

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Επιτροπή	
2002/C 67/01	Ισοτιμίες του ευρώ	1
2002/C 67/02	Ανακοίνωση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού αριθ. 19/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1965, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών ⁽¹⁾	2
2002/C 67/03	Ανακοίνωση — Κοινοποίηση των τίτλων στις ιατρικές ειδικότητες ⁽¹⁾	26
2002/C 67/04	Ομοιόμορφη εφαρμογή της συνδυασμένης ονοματολογίας (ΣΟ) (Κατάταξη εμπορευμάτων)	27
2002/C 67/05	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.2631 — PTT/Hermes Versand) ⁽¹⁾	27
2002/C 67/06	Δημοσίευση αιτήσεως καταχώρισεως κατά την έννοια του άρθρου 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων	28
2002/C 67/07	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση ⁽¹⁾	33
2002/C 67/08	Ανακοίνωση για την επικείμενη λήξη ορισμένων μέτρων αντιντάμπινγκ	34

II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.....

III Πληροφορίες

Επιτροπή

2002/C 67/09	Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Donegal (Ιρλανδία) ⁽¹⁾	35
2002/C 67/10	Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Kerry (Ιρλανδία) ⁽¹⁾	37
2002/C 67/11	Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Galway (Ιρλανδία) ⁽¹⁾	39
2002/C 67/12	Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Knock (Ιρλανδία) ⁽¹⁾	41
2002/C 67/13	Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Sligo (Ιρλανδία) ⁽¹⁾	43

I

(Ανακοινώσεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾**15 Μαρτίου 2002**

(2002/C 67/01)

1 ευρώ	=	7,4333	κορόνες Δανίας
	=	9,133	κορόνες Σουηδίας
	=	0,6213	λίρες Αγγλίας
	=	0,8853	δολάρια ΗΠΑ
	=	1,4098	δολάρια Καναδά
	=	114,12	γιεν
	=	1,4617	φράγκα Ελβετίας
	=	7,7675	κορόνες Νορβηγίας
	=	88,43	κορόνες Ισλανδίας ⁽²⁾
	=	1,6879	δολάρια Αυστραλίας
	=	2,037	δολάρια Νέας Ζηλανδίας
	=	10,4022	ραντ Νοτίου Αφρικής ⁽²⁾

⁽¹⁾ Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

⁽²⁾ Πηγή: Επιτροπή.

Ανακοίνωση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού αριθ. 19/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1965, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών

(2002/C 67/02)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η Επιτροπή καλεί όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη να της στείλουν τα σχόλιά τους όσον αφορά το ακόλουθο σχέδιο κανονισμού της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στην αυτοκινητοβιομηχανία. Συνάπτεται στο σχέδιο κανονισμού ένα επεξηγητικό υπόμνημα.

Τα σχόλια πρέπει να σταλούν στην Επιτροπή εντός ενός μηνός από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού
Διεύθυνση ΣΤ, Μονάδα ΣΤ-2 Αυτοκίνητα και λοιπά μεταφορικά μέσα
B-1049 Βρυξέλλες
Διεύθυνση Internet: comp-draft-car-ber@cec.eu.int

Σχέδιο

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. .../. ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της [...]

για εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στην αυτοκινητοβιομηχανία

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό αριθ. 19/65/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 2ας Μαρτίου 1965, περί εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1215/1999⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 1,

Μετά από δημοσίευση σχεδίου του παρόντος κανονισμού⁽³⁾,

Κατόπιν διαβουλεύσεων με τη συμβουλευτική επιτροπή για τις περιοριστικές πρακτικές και τις δεσπόζουσες θέσεις,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο κανονισμός αριθ. 19/65/ΕΟΚ εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να εφαρμόζει το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης (πρώην άρθρο 85 παράγραφος 3) με έκδοση κανονισμού σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και αντίστοιχων εναρμονισμένων πρακτικών που εμπίπτουν στο άρθρο 81 παράγραφος 1.
- (2) Από την εμπειρία που έχει αποκτηθεί σε σχέση με τις συμφωνίες διανομής και εξυπηρέτησης μετά την πώληση στην αυτοκινητοβιομηχανία είναι δυνατόν να οριστούν κατηγορίες

κάθετων συμφωνιών οι οποίες μπορούν να θεωρηθούν ότι κατά κανόνα πληρούν τις προϋποθέσεις που προβλέπει το άρθρο 81 παράγραφος 3.

- (3) Από την αποκτηθείσα εμπειρία στις αγορές διανομής αυτοκινήτων οχημάτων και στις αγορές ανταλλακτικών και υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης αυτοκινήτων οχημάτων συνάγεται ότι στον εν λόγω τομέα απαιτούνται κανόνες αυστηρότεροι από εκείνους που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, για την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθετων συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών⁽⁴⁾, ιδίως στις περιπτώσεις που ο προμηθευτής εφαρμόζει επιλεκτική ή αποκλειστική διανομή.
- (4) Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται σε κάθετες συμφωνίες για την αγορά ή πώληση νέων αυτοκινήτων οχημάτων, σε κάθετες συμφωνίες για την αγορά ή πώληση ανταλλακτικών για τα αυτοκίνητα οχήματα και σε κάθετες συμφωνίες για την αγορά και πώληση υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης στις περιπτώσεις που οι εν λόγω συμφωνίες συνάπτονται μεταξύ μη ανταγωνιζομένων επιχειρήσεων, μεταξύ ορισμένων ανταγωνιζομένων επιχειρήσεων ή από ορισμένες ενώσεις λιανοπωλητών αγαθών. Ο κανονισμός αυτός εφαρμόζεται επίσης στις εν λόγω κάθετες συμφωνίες όταν περιλαμβάνουν δευτερεύουσες ρήτρες σχετικά με την κτήση ή την άσκηση δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας. Για τους λόγους του παρόντος κανονισμού, ο όρος «κάθετες συμφωνίες» περιλαμβάνει τις αντίστοιχες εναρμονισμένες πρακτικές.

⁽¹⁾ ΕΕ 36 της 6.3.1965, σ. 533.

⁽²⁾ ΕΕ L 148 της 15.6.1999, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ C ...

⁽⁴⁾ ΕΕ L 336 της 29.12.1999, σ. 21.

Αιτιολογικές σκέψεις για τους γενικούς όρους που καθορίζουν το πεδίο εφαρμογής του παρόντα κανονισμού

- (5) Το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία πρέπει να περιοριστεί στις κάθετες εκείνες συμφωνίες για τις οποίες μπορεί να θεωρηθεί με επαρκή βαθμό βεβαιότητας ότι πληρούν τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3.
- (6) Οι κάθετες συμφωνίες της κατηγορίας που ορίζονται στον παρόντα κανονισμό μπορούν να βελτιώσουν την οικονομική αποτελεσματικότητα στο πλαίσιο μιας αλυσίδας παραγωγής ή διανομής επιτρέποντας καλύτερο συντονισμό μεταξύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων· μπορούν ιδίως να οδηγήσουν σε μείωση του κόστους συναλλαγών και διανομής των μερών και σε βελτιστοποίηση των επιπέδων επενδύσεων και πωλήσεων τους.
- (7) Η πιθανότητα τα εν λόγω ευεργετικά αποτελέσματα να υπερκαλύπτουν κάθε αρνητική για τον ανταγωνισμό επίπτωση των περιορισμών που περιέχονται στις κάθετες συμφωνίες εξαρτάται από την ισχύ των συμμετεχουσών επιχειρήσεων στην αγορά και, ως εκ τούτου, από την έκταση στην οποία οι επιχειρήσεις αυτές αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό από άλλους προμηθευτές αγαθών ή υπηρεσιών που θεωρούνται εναλλάξιμα ή υποκατάστατα από τον αγοραστή λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται.
- (8) Μπορεί να θεωρηθεί ότι, εφόσον το μερίδιο προμηθευτή στη σχετική αγορά δεν υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους γενικούς όρους εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, οι κάθετες συμφωνίες οι οποίες δεν περιλαμβάνουν ορισμένους τύπους πολύ σοβαρών περιορισμών βλαπτικών για τον ανταγωνισμό οδηγούν κατά κανόνα σε βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής και εξασφαλίζουν στους καταναλωτές δίκαιο τμήμα από τα οφέλη που προκύπτουν. Ο κανονισμός αυτός για το συγκεκριμένο τομέα περιλαμβάνει αυστηρότερους κανόνες από εκείνους που προβλέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής και συνεπώς μπορεί να θεωρηθεί ότι σε γενικές γραμμές οι συμφωνίες διανομής συνεπάγονται τέτοια πλεονεκτήματα στις περιπτώσεις όπου ο σχετικός προμηθευτής διαθέτει μερίδιο της αγοράς μέχρι 30 % ή μέχρι 40 % σε περίπτωση ποσοτικής επιλεκτικής διανομής για την πώληση νέων αυτοκινήτων οχημάτων. Στην περίπτωση κάθετων συμφωνιών που περιλαμβάνουν υποχρεώσεις αποκλειστικής διάθεσης, κρίσιμο στοιχείο για τον προσδιορισμό των συνολικών επιπτώσεων των εν λόγω κάθετων συμφωνιών στην αγορά είναι το μερίδιο αγοράς που κατέχει ο αγοραστής.
- (9) Όταν το μερίδιο αγοράς υπερβαίνει τα όρια που προβλέπονται στους γενικούς όρους εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι κάθετες συμφωνίες που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1 προκαλούν αντικειμενικά πλεονεκτήματα τέτοιου είδους και έκτασης ώστε να αντισταθμίζονται τα μειονεκτήματα που οι συμφωνίες αυτές προκαλούν στον ανταγωνισμό. Ωστόσο, στην περίπτωση που προμηθευτής εφαρμόζει καθαρά ποιοτική επιλεκτική διανομή, δεν απαιτείται το εν λόγω όριο μεριδίου της αγοράς προκειμένου να εφαρμοστεί ο παρών κανονισμός.

(10) Προκειμένου να εμποδιστεί ο προμηθευτής να καταγγείλει σύμβαση επειδή ο διανομέας ή ο επισκευαστής εφαρμόζει πρακτικές ευνοϊκές για τον ανταγωνισμό, όπως οι ενεργητικές ή παθητικές πωλήσεις σε αλλοδαπούς καταναλωτές, η δυνατότητα πώλησης οχημάτων δύο ή περισσότερων κατασκευαστών ή η ανάθεση υπεργολαβίας για την εξυπηρέτηση μετά την πώληση, που μπορεί να μην απαγορεύονται από τον παρόντα κανονισμό, σε κάθε κοινοποίηση καταγγελίας πρέπει να αναφέρονται με σαφήνεια οι λόγοι της καταγγελίας. Επιπλέον, προβλέπεται προθεσμία κανονικά δυο ετών για κοινοποίηση καταγγελίας, προθεσμία που σκοπεύει στην ενίσχυση της ανεξαρτησίας των διανομένων από τους προμηθευτές.

(11) Για να προωθήσει την ταχεία επίλυση των διαφορών που ενδέχεται να ανακύψουν μεταξύ των πλευρών που συμμετέχουν σε συμφωνία διανομής και οι οποίες διαφορετικά θα μπορούσαν να παρεμποδίσουν τον ανταγωνισμό, ο παρών κανονισμός πρέπει να καλύπτει μόνο συμφωνίες που παρέχουν τη δυνατότητα σε κάθε μέρος να προσφύγει στις υπηρεσίες ανεξάρτητου εμπειρογνώμονα τρίτου μέρους ή διαιτησίας, ιδίως σε περίπτωση κοινοποίησης καταγγελίας της συμφωνίας.

Αιτιολογικές σκέψεις όσον αφορά τους ιδιαίτερης σοβαρότητας περιορισμούς

- (12) Ο παρών κανονισμός δεν πρέπει να απαλλάσσει κάθετες συμφωνίες που περιλαμβάνουν ορισμένες κατηγορίες σοβαρά επιζήμιων περιορισμών για τον ανταγωνισμό οι οποίοι δεν είναι απαραίτητοι για την επίτευξη των θετικών αποτελεσμάτων που αναφέρθηκαν ανωτέρω, ανεξάρτητα από το μερίδιο αγοράς των σχετικών επιχειρήσεων.
- (13) Αυτό ισχύει ιδίως για τις κάθετες συμφωνίες που περιλαμβάνουν σοβαρά επιζήμιους περιορισμούς για τον ανταγωνισμό, όπως η επιβολή ελάχιστων και πάγιων τιμών μεταπώλησης καθώς και ορισμένα είδη εδαφικής προστασίας, οι οποίοι πρέπει να αποκλειστούν από το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία που εισάγεται με τον παρόντα κανονισμό.
- (14) Οι λιανοπωλητές δεν πρέπει γενικά να εμποδίζονται να πραγματοποιούν ενεργητικές ή παθητικές πωλήσεις των προϊόντων που αναφέρονται στη συμφωνία ή αντίστοιχων προϊόντων προς κάθε τελικό χρήστη κατά την έννοια του άρθρου 1, περιλαμβανομένων των τελικών χρηστών που έχουν εξουσιοδοτήσει μεσάζοντα ή υπεύθυνο προμηθειών προκειμένου να αγοράσει, να παραλάβει, να μεταφέρει ή να αποθηκεύσει καινούργιο αυτοκίνητο όχημα εξ ονόματος τους.

(15) Ειδικότερα τα μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής δεν μπορούν να εμποδιστούν, ούτε άμεσα ούτε έμμεσα, από τις ενεργητικές ή παθητικές πωλήσεις ή από τη διαφήμιση με οποιοδήποτε μέσο, συμπεριλαμβανομένου του Διαδικτύου ή των ιστοθέσεων αναφοράς αυτού, των προϊόντων της συμφωνίας και αντίστοιχων προϊόντων προς τους τελικούς χρήστες κατά την έννοια του άρθρου 1, περιλαμβανομένων των μεσάζοντων τους ή των υπευθύνων προμηθειών, σε αγορές όπου ο προμηθευτής έχει θέσει σε λειτουργία σύστημα επιλεκτικής διανομής.

- (16) Το δικαίωμα απαγόρευσης εξουσιοδοτημένου διανομέα να αναπτύσσει δραστηριότητα από μη εγκεκριμένο σημείο εγκατάστασης είναι ο μόνος περιορισμός των ενεργητικών πωλήσεων στα συστήματα επιλεκτικής διανομής ο οποίος μπορεί, υπό ορισμένες προϋποθέσεις, να καλυφθεί από τον παρόντα κανονισμό. Ωστόσο, ο περιορισμός αυτός δεν μπορεί να καλυφθεί από τον παρόντα κανονισμό εάν εμποδίζει την επιχείρηση του διανομέα να επεκταθεί στο εγκεκριμένο σημείο εγκατάστασης περιορίζοντας για παράδειγμα την υποδομή που απαιτείται για την αύξηση του όγκου των πωλήσεων, περιλαμβανομένης της αύξησης που επιτυγχάνεται με τις πωλήσεις μέσω του Διαδικτύου.
- (17) Εάν ο προμηθευτής περιορίσει τις πωλήσεις του διανομέα στους τελικούς δικαιούχους σε άλλα κράτη μέλη, διαμορφώνοντας για παράδειγμα την αμοιβή του διανομέα ή την τιμή αγοράς σε συνάρτηση με τον προορισμό των οχημάτων ή με τον τόπο διαμονής των τελικών χρηστών, αυτό θα συνεπαγόταν έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων. Άλλα παραδείγματα έμμεσων περιορισμών των πωλήσεων είναι οι ποσοτώσεις προσφοράς που βασίζονται σε ζώνη πωλήσεων που δεν είναι η κοινή αγορά στο σύνολο της, ανεξαρτήτως εάν συνδυάζονται ή όχι με στόχους πωλήσεων, ή οι στόχοι πωλήσεων που βασίζονται σε ζώνη πωλήσεων που δεν είναι η κοινή αγορά στο σύνολο της. Τα συστήματα επιδοτήσεων που βασίζονται στον προορισμό των οχημάτων ή οιαδήποτε μορφή κατανομής προϊόντων που συνιστά διάκριση είτε στην περίπτωση ανεπαρκούς παραγωγής ή σε άλλη περίπτωση, μπορούν επίσης να προκαλέσουν έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων.
- (18) Οι κάθετες συμφωνίες που δεν υποχρεώνουν τους διανομείς και επισκευαστές αυτοκινήτων οχημάτων του δικτύου διανομής του προμηθευτή να τηρούν τις εγγυήσεις, να παρέχουν δωρεάν εξυπηρέτηση και την εξυπηρέτηση στην περίπτωση απόσυρσης για επισκευή ελαττωματικών οχημάτων για τα αυτοκίνητα οχήματα που έχουν πωληθεί από τον εν λόγω κατασκευαστή, οδηγούν στον έμμεσο περιορισμό των πωλήσεων. Επιπλέον, προκειμένου να επιτρέψει στους διανομείς αυτοκινήτων οχημάτων την πραγματοποίηση πωλήσεων σε τελικούς χρήστες σε όλη την κοινή αγορά, ο κανονισμός αυτός δεν καλύπτει εκείνες τις συμφωνίες διανομής που δεν απαιτούν από τους επισκευαστές που υπάγονται στο σύστημα του προμηθευτή να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης για τα προϊόντα της συμφωνίας και τα αντίστοιχα προϊόντα ανεξαρτήτως από τον τόπο πώλησης αυτών εντός της κοινής αγοράς.
- (19) Ο κανονισμός αυτός δεν καλύπτει καμία κάθετη συμφωνία που περιορίζει την πώληση γνήσιων ανταλλακτικών ή ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας από μέλη του συστήματος διανομής σε ανεξάρτητους επισκευαστές οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την παροχή υπηρεσιών επισκευής ή συντήρησης. Οι εν λόγω ανεξάρτητοι επισκευαστές, χωρίς τη δυνατότητα πρόσβασης σε τέτοια ανταλλακτικά, δεν θα ήταν σε θέση να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά με τους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές που υπάγονται στο σύστημα διανομής του κατασκευαστή οχημάτων, καθώς δεν θα ήταν σε θέση να παράσχουν στους καταναλωτές υπηρεσίες καλής ποιότητας που συμβάλουν στην ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των αυτοκινήτων οχημάτων.
- (20) Προκειμένου να παράσχει στους τελικούς χρήστες το δικαίωμα να αγοράζουν οποιοδήποτε αυτοκίνητο όχημα που πωλείται σε άλλο κράτος μέλος από διανομέα της επιλογής τους, ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει τις κάθετες συμφωνίες που δεν επιτρέπουν σε διανομείς να παραγγείλουν, να αποθηκεύσουν και να πωλήσουν οποιοδήποτε τέτοιο όχημα που αντιστοιχεί σε μοντέλο της σειράς των προϊόντων που αναφέρεται στη συμφωνία. Εφόσον οι όροι προσφοράς συνιστούν διάκριση ή είναι αντικειμενικά αδικαιολόγητοι, ιδίως όσον αφορά το χρόνο παράδοσης ή τις τιμές που εφαρμόζονται από τον προμηθευτή για τα αντίστοιχα οχήματα, τότε εκλαμβάνονται ως περιορισμός της ικανότητας του διανομέα να πωλήσει τα εν λόγω οχήματα.
- (21) Τα αυτοκίνητα οχήματα είναι δαπανηρά και τεχνικά πολυσύνθετα κινητά αγαθά τα οποία απαιτούν υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης σε τακτικά και μη τακτικά χρονικά διαστήματα. Ωστόσο, δεν είναι απαραίτητο οι διανομείς καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων να παρέχουν επίσης υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης. Το θεμιτό συμφέρον των προμηθευτών και των καταναλωτών μπορεί να ικανοποιηθεί πλήρως εάν ο διανομέας αναθέσει με υπεργολαβία τις υπηρεσίες αυτές, περιλαμβανομένης της κάλυψης της παραχωρηθείσας εγγυήσης, της παροχής δωρεάν εξυπηρέτησης και της εξυπηρέτησης σε περίπτωση απόσυρσης για επισκευή ελαττωματικών οχημάτων, σε έναν ή περισσότερους επισκευαστές που υπάγονται στο σύστημα διανομής του προμηθευτή και εφόσον πληροφρείται καταλλήλως ο καταναλωτής για το σημείο εγκατάστασης ενός εξουσιοδοτημένου επισκευαστή σε περίπτωση υπεργολαβίας. Εξάλλου, δεν είναι απαραίτητο οι επισκευαστές να πωλούν και καινούργια αυτοκίνητα οχήματα προκειμένου να μπορούν να παρέχουν τις δέουσες υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης. Ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει συνεπώς κάθετες συμφωνίες που περιλαμβάνουν άμεση ή έμμεση υποχρέωση ή κίνητρο που έχει σαν αποτέλεσμα τη σύνδεση των πωλήσεων με τις υπηρεσίες που παρέχονται μετά την πώληση ή που εξαρτά την πραγματοποίηση μιας των δυο δραστηριοτήτων από την πραγματοποίηση της άλλης· αυτό παρατηρείται ιδίως στην περίπτωση που η αμοιβή των διανομέων ή των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών για την αγορά ή την πώληση προϊόντων ή υπηρεσιών που απαιτούνται για μια δραστηριότητα, καθίσταται εξαρτημένη από τις πωλήσεις αγαθών ή υπηρεσιών που αφορούν την άλλη δραστηριότητα, ή όταν όλα τα εν λόγω εμπορεύματα υπάγονται αδιακρίτως σε ενιαίο σύστημα αμοιβών ή εκπτώσεων.
- (22) Προκειμένου να διασφαλίσει τον πραγματικό ανταγωνισμό στις αγορές συντήρησης και επισκευών και να επιτρέψει στους επισκευαστές να παρέχουν στους τελικούς καταναλωτές ανταγωνιστικά ανταλλακτικά, και συγκεκριμένα γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας, ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει κάθετες συμφωνίες που δεν επιτρέπουν σε επισκευαστές που υπάγονται στο δίκτυο διανομής του κατασκευαστή οχήματος, σε διανομείς ανταλλακτικών, σε τελικούς χρήστες ή σε ανεξάρτητους επισκευαστές να προμηθεύονται ανταλλακτικά από τον κατασκευαστή τους ή από τρίτο επιχειρηματία της επιλογής τους.
- (23) Εξάλλου, προκειμένου να παράσχει στους εξουσιοδοτημένους και ανεξάρτητους επισκευαστές και στους καταναλωτές πραγματική δυνατότητα επιλογής όσον αφορά τα ανταλλακτικά, ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει συμφωνίες βάσει των οποίων ο κατασκευαστής αυτοκινήτων οχημάτων περιορίζει τη δυνατότητα του κατασκευαστή γνήσιων ανταλλακτικών να επιθέσει το εμπορικό του σήμα ή το λογότυπο του επί των εν λόγω ανταλλακτικών σε σημείο ορατό, ανεξαρτήτως εάν τα εν λόγω ανταλλακτικά προμηθεύονται στον κατασκευαστή των αυτοκινήτων για τη συναρμολόγηση ή στους επισκευαστές για λόγους αντικατάστασης.

- (24) Ο κανονισμός αυτός δεν καλύπτει κάθετες συμφωνίες που περιορίζουν το δικαίωμα των εξουσιοδοτημένων επισκευαστών να χρησιμοποιούν ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας για την επισκευή ή τη συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων. Ωστόσο, λόγω της άμεσης συμβατικής ευθύνης των κατασκευαστών αυτοκινήτων σε περίπτωση επισκευών που καλύπτονται από εγγύηση, δωρεάν παροχή υπηρεσιών και παροχή υπηρεσιών σε περιπτώσεις απόσυρσης για επισκευή ελαττωματικών οχημάτων, ο παρών κανονισμός καλύπτει την υποχρέωση του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή να χρησιμοποιεί για τις εν λόγω επισκευές τα γνήσια ανταλλακτικά που προμηθεύει ο κατασκευαστής του οχήματος.
- (25) Προκειμένου να διασφαλιστεί ο πραγματικός ανταγωνισμός στην αγορά υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και να εμποδιστεί ο αποκλεισμός των ανεξάρτητων επισκευαστών, οι κατασκευαστές πρέπει να επιτρέπουν στους ενδιαφερόμενους ανεξάρτητους φορείς να έχουν πλήρη πρόσβαση σε όλες τις τεχνικές πληροφορίες, στο διαγνωστικό και λοιπό εξοπλισμό, στα εργαλεία, συμπεριλαμβανομένου όλου του χρήσιμου λογισμικού, και στην κατάρτιση που απαιτείται για την επισκευή και συντήρηση των αυτοκινήτων οχημάτων. Οι ανεξάρτητοι φορείς στους οποίους πρέπει να επιτραπεί η εν λόγω πρόσβαση περιλαμβάνουν ανεξάρτητους επισκευαστές, κατασκευαστές εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής, εκδότες τεχνικών εντύπων πληροφόρησης, αυτοκινητιστικές λέσχες, επιχειρήσεις παροχής οδικής βοήθειας, επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες ελέγχου και δοκιμών, και επιχειρήσεις που παρέχουν κατάρτιση για επισκευαστές. Όσον αφορά τους όρους πρόσβασης, δεν πρέπει να γίνεται διάκριση μεταξύ των εξουσιοδοτημένων και των ανεξάρτητων επιχειρηματικών φορέων. Η πρόσβαση πρέπει να παρέχεται σε εύθετο χρόνο μετά από αίτημα· στον καθορισμό της τιμής για τις παρεχόμενες πληροφορίες πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο βαθμός της χρήσης από τον ανεξάρτητο φορέα. Ο κατασκευαστής πρέπει να παρέχει στους ανεξάρτητους επισκευαστές πρόσβαση στις τεχνικές πληροφορίες για νέα αυτοκίνητα οχήματα ταυτόχρονα με την πρόσβαση που παρέχει στους εξουσιοδοτημένους επισκευαστές και δεν πρέπει να υποχρεώνει τους ανεξάρτητους επισκευαστές να αγοράζουν περισσότερες πληροφορίες από εκείνες που απαιτούνται για τις προς εκτέλεση εργασίες επισκευής ή συντήρησης. Είναι ωστόσο θεμιτό και αποδεκτό να αρνούνται οι προμηθευτές την πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες οι οποίες θα επέτρεπαν σε τρίτο να παρακάμψει ή να εξουδετερώσει αντικλεπτικές συσκευές εγκατεστημένες σε όχημα. Επιπλέον, κατά τη χορήγηση αδειών σε τρίτους, πρέπει να λαμβάνεται υπόψη το θεμιτό συμφέρον του κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων να αποφασίζει για τον τρόπο εκμετάλλευσης των δικαιωμάτων του όσον αφορά τη διανοητική ιδιοκτησία και την τεχνολογία. Ωστόσο, τα δικαιώματα αυτά πρέπει να ασκούνται κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται οιαδήποτε κατάχρηση.
- (26) Προκειμένου να διασφαλιστεί η πρόσβαση ή να αποτραπουν οι αθέμιτες συμπράξεις στις εν λόγω αγορές και να δοθεί στους διανομείς η δυνατότητα να πωλήσουν οχήματα που αντιστοιχούν σε σήματα δύο ή περισσότερων κατασκευαστών, που δεν είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις, η απαλλαγή κατά κατηγορίες πρέπει να συνοδεύεται από ορισμένους ειδικούς όρους. Για το σκοπό αυτό δεν πρέπει να απαλλάσσονται οι υποχρεώσεις μη άσκησης ανταγωνισμού. Ειδικότερα, ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει τις απαγορεύσεις πώλησης οχημάτων ανταγωνιστικών σημάτων. Αυτό δεν προδικάζει τη δυνατότητα του κατασκευαστή να απαιτήσει από τον διανομέα να εκδίδει τα οχήματα σε ειδικούς χώρους για κάθε σήμα εντός του εκθετήριου χώρου του προκειμένου να αποφευχθεί η σύγχυση μεταξύ των σημάτων. Ωστόσο, περαιτέρω απαιτήσεις όπως η υποχρέωση απασχόλησης ειδικού προσωπικού για κάθε σήμα, θεωρούνται ως μη απαλλασσόμενες έμμεσες υποχρεώσεις μη άσκησης ανταγωνισμού. Αντίστοιχα, η υποχρέωση έκθεσης όλης της σειράς των οχημάτων συνιστά μη απαλλασσόμενη έμμεση υποχρέωση μη άσκησης ανταγωνισμού όταν καθιστά την πώληση ή την έκθεση των οχημάτων που έχουν κατασκευαστεί από διαφορετικές επιχειρήσεις αδύνατη ή αδικοκλήγητα δυσχερή.
- (27) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι επισκευαστές δύνανται να προβούν σε επισκευές ή συντήρηση όλων των αυτοκινήτων οχημάτων, ο παρών κανονισμός δεν προβλέπει καμία εξαίρεση για τις υποχρεώσεις που περιορίζουν τη δυνατότητα των επισκευαστών αυτοκινήτων οχημάτων να παρέχουν υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης για σήματα ανταγωνιστών προμηθευτών.
- (28) Επιπλέον, απαιτούνται ειδικοί όροι προκειμένου να μην καλυφθούν από τον παρόντα κανονισμό ορισμένοι περιορισμοί σε σύστημα επιλεκτικής διανομής. Αυτό ισχύει ειδικότερα για υποχρεώσεις που έχουν ως αποτέλεσμα να εμποδίζουν τα μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής να πωλούν τα σήματα συγκεκριμένων ανταγωνιστών προμηθευτών, γεγονός που θα μπορούσε εύκολα να οδηγήσει στον αποκλεισμό ορισμένων σημάτων από την αγορά. Δύο ακόμη όροι είναι απαραίτητοι προκειμένου να δημιουργηθούν ευκαιρίες για διανομείς που επιθυμούν να εκμεταλλευτούν ευκαιρίες της αγοράς εκτός του σημείου εγκατάστασής τους, για την ολοκλήρωση της αγοράς και για να αυξηθεί ο ανταγωνισμός στις τιμές και οι επιλογές των καταναλωτών. Για το σκοπό αυτό δεν καλύπτεται από τον παρόντα κανονισμό ο περιορισμός που επιβάλλεται σε εξουσιοδοτημένο διανομέα επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων ως προς τη δυνατότητά του να εγκαθίσταται σε οιοδήποτε κράτος μέλος. Επιπλέον, για τους προμηθευτές καινούργιων μη επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων απαιτείται η πρόβλεψη όρου που θα περιορίζει τη διάρκεια των περιορισμών όσον αφορά το σημείο εγκατάστασης του διανομέα σε 5 έτη, προκειμένου να επιτραπεί στα δύο μέρη να προσαρμόσουν τις συμφωνίες τους στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς.
- (29) Επιπλέον, ο παρών κανονισμός δεν καλύπτει περιορισμούς που περιτέλλουν τη δυνατότητα του λιανοπωλητή να πωλεί υπηρεσίες χρηματοδοτικής μίσθωσης για αυτοκίνητα οχήματα.
- (30) Ο περιορισμός του μεριδίου αγοράς, η μη απαλλαγή ορισμένων κάθετων συμφωνιών και οι όροι που προβλέπονται από τον παρόντα κανονισμό εξασφαλίζουν κατά κανόνα ότι οι συμφωνίες στις οποίες εφαρμόζεται η απαλλαγή κατά κατηγορία δεν επιτρέπουν στις συμμετέχουσες επιχειρήσεις να καταργήσουν τον ανταγωνισμό για σημαντικό μέρος των εν λόγω προϊόντων.
- Αιτιολογικές σκέψεις σχετικά με τους ειδικούς όρους
- (26) Προκειμένου να διασφαλιστεί η πρόσβαση ή να αποτραπουν οι αθέμιτες συμπράξεις στις εν λόγω αγορές και να δοθεί στους διανομείς η δυνατότητα να πωλήσουν οχήματα που αντιστοιχούν σε σήματα δύο ή περισσότερων κατασκευαστών, που δεν είναι συνδεδεμένες επιχειρήσεις, η απαλλαγή κατά κατηγορίες πρέπει να συνοδεύεται από ορισμένους ειδικούς όρους. Για το σκοπό αυτό δεν πρέπει να απαλλάσσονται οι υποχρεώσεις μη άσκησης ανταγωνισμού. Ειδικότερα, ο παρών
- Αιτιολογικές σκέψεις σχετικά με την αίτηση και μη εφαρμογή του παρόντος κανονισμού

- (31) Σε ορισμένες περιπτώσεις όπου οι συμφωνίες πληρούν τις προϋποθέσεις του παρόντος κανονισμού αλλά έχουν αποτελέσματα ασυμβίβαστα με το άρθρο 81 παράγραφος 3, η Επιτροπή μπορεί να άρει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία· αυτό μπορεί να συμβεί ιδίως όταν ο αγοραστής κατέχει σημαντική ισχύ στην σχετική αγορά στην οποία μεταπωλεί τα αγαθά ή παρέχει τις υπηρεσίες, ή όπου παράλληλα δικτυακά κλάδων συμφωνιών έχουν όμοια αποτελέσματα που περιορίζουν σημαντικά την πρόσβαση στη σχετική αγορά ή τον ανταγωνισμό σε αυτή· τέτοιες σωρευτικές επιπτώσεις ενδέχεται να δημιουργούνται παραδείγματος χάριν στο πλαίσιο της επιλεκτικής διανομής. Η Επιτροπή μπορεί επίσης να άρει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία εάν ο ανταγωνισμός περιορίζεται σημαντικά σε μια αγορά λόγω της παρουσίας ενός προμηθευτή με σημαντική ισχύ στην αγορά αυτή ή λόγω του ότι οι τιμές και οι όροι προμήθειας στους διανομείς των αυτοκινήτων οχημάτων διαφέρουν σημαντικά μεταξύ των γεωγραφικών αγορών. Η Επιτροπή μπορεί ακόμη να άρει το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία εάν εφαρμόζονται τιμές, προσαυξήσεις ή όροι πωλήσεων που συνιστούν διάκριση για την παροχή αντίστοιχων προϊόντων, ιδίως εάν ο προμηθευτής χρεώνει, εκτός από την τιμή για το αντίστοιχο μοντέλο της σειράς προϊόντων που αναφέρονται στη σύμβαση, αδικαιολόγητες προσαυξήσεις όπως εκείνες που λαμβάνουν υπόψη τους διάφορους εθνικούς φόρους.
- (32) Με τον κανονισμό αριθ. 19/65/ΕΟΚ έχει δοθεί στις αρχές των κρατών μελών η εξουσία να αίρουν το ευεργέτημα της απαλλαγής κατά κατηγορία όσον αφορά τις κάθετες συμφωνίες που έχουν αποτελέσματα ασυμβίβαστα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3, εφόσον τα αποτελέσματα αυτά προκύπτουν στην αντίστοιχη εδαφική τους επικράτεια ή σε μέρος αυτής, και εφόσον η επικράτεια αυτή έχει τα χαρακτηριστικά διακεκριμένης γεωγραφικής αγοράς· τα κράτη μέλη πρέπει να μεριμνούν ώστε η άσκηση της εξουσίας αυτής να μην θίγει την ομοιόμορφη εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού σε όλη την κοινή αγορά και την πλήρη αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή των κανόνων αυτών.
- (33) Για την ενίσχυση της εποπτείας παράλληλων δικτύων κάθετων συμφωνιών που έχουν παρόμοια περιοριστικά αποτελέσματα και καλύπτουν πάνω από το 50 % δεδομένης αγοράς, η Επιτροπή μπορεί να κηρύξει τον παρόντα κανονισμό ανεφάρμοστο σε κάθετες συμφωνίες που περιέχουν συγκεκριμένους περιορισμούς ως προς την οικεία αγορά, αποκαθιστώντας έτσι τη πλήρη εφαρμογή του άρθρου 81 στις συμφωνίες αυτές.

Γενικές παρατηρήσεις

- (34) Ο παρών κανονισμός δεν προδικάζει τυχόν εφαρμογή του άρθρου 82.
- (35) Σύμφωνα με την αρχή της υπεροχής του κοινοτικού δικαίου, τα μέτρα που λαμβάνονται βάσει εθνικής νομοθεσίας περί ανταγωνισμού δεν μπορούν να ζημιώνουν την ομοιόμορφη εφαρμογή στην κοινή αγορά των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού, καθώς και την αποτελεσματικότητα των θεσπισθέντων για την εφαρμογή τους μέτρων, συμπεριλαμβανομένου του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, νοούνται ως:

- α) «Ανταγωνιζόμενες επιχειρήσεις», οι πραγματικοί ή δυνητικοί προμηθευτές στην ίδια αγορά προϊόντων. Η αγορά προϊόντων περιλαμβάνει αγαθά ή υπηρεσίες που θεωρούνται εναλλάξιμα ή υποκατάστατα έναντι των αναφερομένων στη σύμβαση αγαθών ή υπηρεσιών λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται.
- β) «Υποχρέωση μη άσκησης ανταγωνισμού», κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση δύναμει της οποίας ο αγοραστής δεν μπορεί να παράγει, να αγοράζει, να πωλεί ή να μεταπωλεί αγαθά ή υπηρεσίες που είναι ανταγωνιστικά προς τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση, ή οποιαδήποτε άμεση ή έμμεση υποχρέωση του αγοραστή να αγοράζει από τον προμηθευτή ή από άλλη επιχείρηση την οποία υπέδειξε ο προμηθευτής ή πάνω από το 50 % των συνολικών προμηθειών του σε αγαθά ή υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση και των υποκατάστατών τους στη σχετική αγορά, του ποσοστού αυτού υπολογιζόμενου με βάση την αξία των προμηθειών του αγοραστή κατά το προηγούμενο ημερολογιακό έτος. Δεν περιλαμβάνεται η απαίτηση να πωλεί ο διανομέας αυτοκίνητα οχήματα από άλλους προμηθευτές σε χωριστούς χώρους πώλησης εντός της αιθουσας της έκθεσης προκειμένου να αποφευχθεί σύγχυση μεταξύ των εμπορικών σημάτων.
- γ) «Υποχρέωση αποκλειστικής διάθεσης», κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση του προμηθευτή να πωλεί τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη συμφωνία μόνο σε έναν αγοραστή μέσα στην Κοινότητα για συγκεκριμένη χρήση ή προς μεταπώληση.
- δ) «Σύστημα επιλεκτικής διανομής», το σύστημα διανομής στο οποίο ο προμηθευτής αναλαμβάνει να πωλήσει τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που προβλέπονται στη σύμβαση, άμεσα ή έμμεσα, μόνο σε διανομείς ή επισκευαστές που έχουν επιλεγεί με βάση καθορισμένα κριτήρια και στο οποίο οι εν λόγω διανομείς ή επισκευαστές αναλαμβάνουν να μην πωλούν τέτοια προϊόντα ή υπηρεσίες σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς ή επισκευαστές, με την επιφύλαξη της δυνατότητας πώλησης ανταλλακτικών σε μη εξουσιοδοτημένους επισκευαστές και της υποχρέωσης παροχής όλων των τεχνικών πληροφοριών, του διαγνωστικού εξοπλισμού, των εργαλείων και της κατάρτισης που απαιτείται για την επισκευή και τη συντήρηση των αυτοκινήτων οχημάτων ή για την εφαρμογή των μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας.
- ε) «Ποσοτικό σύστημα επιλεκτικής διανομής», ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής στο οποίο ο προμηθευτής χρησιμοποιεί κριτήρια για την επιλογή των διανομικών ή των επισκευαστών με τα οποία περιορίζεται άμεσα ο αριθμός των επιλεγόμενων διανομικών ή επισκευαστών.

- στ) «Ποιοτικό σύστημα επιλεκτικής διανομής», ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής στο οποίο ο προμηθευτής χρησιμοποιεί κριτήρια καθαρά ποιοτικής φύσεως για την επιλογή των διανομέων ή επισκευαστών τα οποία υπαγορεύονται από τη φύση του αγαθού ή της υπηρεσίας της σύμβασης, θεσπίζονται κατά ενιαίο τρόπο για όλα τα ενδεχόμενα μέλη του συστήματος διανομής, δεν εφαρμόζονται κατά τρόπο που να συνιστά διάκριση και δεν περιορίζουν άμεσα τον αριθμό των διανομέων ή επισκευαστών.
- ζ) «Δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας», επίσης και τα δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και συγγενή δικαιώματα.
- η) «Τεχνογνωσία», σύνολο πρακτικών πληροφοριών μη κατοχυρωμένων με δίπλωμα ευρεσιτεχνίας που προκύπτουν από την εμπειρία και τις δοκιμές του προμηθευτή, οι οποίες είναι απόρρητες, ουσιώδεις και προσδιορισμένες. Στο πλαίσιο αυτό, «απόρρητες» σημαίνει ότι η τεχνογνωσία, σαν σύνολο ή στη συγκεκριμένη διάταξη και συνδυασμό των στοιχείων της, δεν είναι γενικά γνωστή ή δεν είναι εύκολα προσβάσιμη. «Ουσιώδεις» σημαίνει ότι η τεχνογνωσία περιλαμβάνει πληροφορίες οι οποίες είναι αναγκαίες στον αγοραστή για την χρήση, πώληση ή μεταπώληση των αναφερόμενων στη σύμβαση αγαθών ή υπηρεσιών. «Προσδιορισμένες» σημαίνει ότι η τεχνογνωσία πρέπει να περιγράφεται κατά τρόπο αρκετά διεξοδικό ώστε να είναι δυνατό να διαπιστωθεί κατά πόσον πληροί τα κριτήρια του απόρρητου και του ουσιώδους.
- θ) «Αγοραστής», είτε είναι διανομέας είτε επισκευαστής, επίσης επιχείρηση η οποία πωλεί, βάσει συμβάσεως που εμπίπτει στο άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης, αγαθά ή υπηρεσίες για λογαριασμό άλλης επιχείρησης.
- ι) «Εξουσιοδοτημένος επισκευαστής», εκείνος που παρέχει υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης για αυτοκίνητα οχήματα εντός του συστήματος διανομής που έχει συσταθεί από τον προμηθευτή των αυτοκινήτων οχημάτων.
- ια) «Μη εξουσιοδοτημένος ή ανεξάρτητος επισκευαστής», εκείνος που παρέχει υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης για αυτοκίνητα οχήματα εκτός του συστήματος διανομής που έχει συσταθεί από τον προμηθευτή για τα αυτοκίνητα οχήματά του.
- ιβ) «Αυτοκίνητο όχημα», όχημα τριών ή περισσότερων τροχών που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί σε δημόσιους δρόμους.
- ιγ) «Επιβατικό αυτοκίνητο», αυτοκίνητο όχημα που προορίζεται για τη μεταφορά επιβατών και περιλαμβάνει μέχρι οχτώ θέσεις πέραν της θέσης του οδηγού.
- ιδ) «Σειρά προϊόντων που αναφέρονται στη συμφωνία», το σύνολο των διαφόρων μοντέλων αυτοκινήτων οχημάτων που έχει αγοράσει ο διανομέας από τον προμηθευτή.
- ιε) «Αυτοκίνητο όχημα που αντιστοιχεί σε μοντέλο της σειράς προϊόντων που αναφέρεται στη συμφωνία», όχημα:
- το οποίο ο κατασκευαστής κατασκευάζει ή συναρμολογεί σε σειρά και
 - το αμάξωμα του οποίου έχει την ίδια μορφή, και το οποίο έχει την ίδια μετάδοση κίνησης και πλαίσιο καθώς και τον ίδιο τύπο μηχανής με το όχημα της σειράς προϊόντων που αναφέρεται στη συμφωνία και
 - αποτελεί αντικείμενο συμφωνίας διανομής με άλλη επιχείρηση εντός του συστήματος διανομής που θεσπίζεται από τον κατασκευαστή ή με τη συγκατάθεσή του.
- ιστ) «Ανταλλακτικά», τα τμήματα που τοποθετούνται ή συναρμολογούνται σε αυτοκίνητο όχημα για να αντικαταστήσουν εξαρτήματα του αυτοκινήτου οχήματος.
- ιζ) «Γνήσια ανταλλακτικά», τα ανταλλακτικά εκείνα που παράγονται από τον κατασκευαστή των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται ή χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και τα οποία κατασκευάζονται στην ίδια γραμμή παραγωγής με τα εν λόγω εξαρτήματα. Ο κατασκευαστής των ανταλλακτικών πρέπει να αποδείξει ότι αυτά τα ανταλλακτικά είναι εφάμιλλης ποιότητας με εκείνα τα εξαρτήματα χρησιμοποιημένα για τη συναρμολόγηση των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων.
- ιη) «Ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας», τα ανταλλακτικά των οποίων η ποιότητα είναι εφάμιλλη με εκείνη των εξαρτημάτων που χρησιμοποιούνται ή χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και των οποίων η κατασκευή έχει γίνει από τον παραγωγό των εν λόγω εξαρτημάτων ή από άλλη επιχείρηση και για τα οποία ο παραγωγός των ανταλλακτικών μπορεί να αποδείξει ότι είναι εφάμιλλης ποιότητας με τα εν λόγω εξαρτήματα.
- ιθ) «Επιχειρήσεις του συστήματος διανομής», ο κατασκευαστής και οι επιχειρήσεις στις οποίες έχει ανατεθεί από τον κατασκευαστή ή με τη συγκατάθεσή του η διανομή ή η επισκευή ή η συντήρηση των προϊόντων της συμφωνίας ή αντίστοιχων προϊόντων.
- ικ) «Τελικός χρήστης», επίσης οι επιχειρήσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης εκτός εάν οι συναφείς συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης προβλέπουν τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας ή το δικαίωμα αγοράς του οχήματος πριν από τη λήξη της σύμβασης.
- κα) «Ανεξάρτητος φορέας» κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 2, επίσης και ειδικότερα οι ανεξάρτητοι επισκευαστές, κατασκευαστές εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής, εκδότες τεχνικών εντύπων πληροφόρησης, αυτοκινητιστικές λέσχες, φορείς παροχής οδικής βοήθειας, φορείς τεχνικών ελέγχων και δοκιμών, και φορείς κατάρτισης για επισκευαστές.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης και με την επιφύλαξη των διατάξεων του παρόντος κανονισμού, το άρθρο 81 παράγραφος 1 κηρύσσεται ανεφάρμοστο στις συμφωνίες ή εναρμονισμένες πρακτικές που συνάπτονται μεταξύ δύο ή περισσότερων επιχειρήσεων, καθεμία εκ των οποίων δραστηριοποιείται, για το σκοπό της συμφωνίας, σε διαφορετικό επίπεδο της αλυσίδας παραγωγής ή διανομής, όπου οι συμφωνίες ή οι εναρμονισμένες πρακτικές αφορούν τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες τα μέρη μπορούν να προμηθεύονται, να πωλούν ή να μεταπωλούν αυτοκίνητα οχήματα, ανταλλακτικά για αυτοκίνητα οχήματα ή υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης για αυτοκίνητα οχήματα («κάθετες συμφωνίες»).

2. Η εν λόγω απαλλαγή εφαρμόζεται στο βαθμό που οι εν λόγω συμφωνίες περιλαμβάνουν περιορισμούς του ανταγωνισμού που εμπίπτουν στο πεδίο του άρθρου 81 παράγραφος 1 «κάθετοι περιορισμοί».

3. Η απαλλαγή που προβλέπεται στην παράγραφο 1 εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες που έχουν συναφθεί μεταξύ μιας ένωσης επιχειρήσεων και των μελών της, ή μεταξύ μιας τέτοιας ένωσης και των προμηθευτών της, μόνον υπό τον όρο ότι όλα της τα μέλη είναι λιανοπωλητές αυτοκινήτων οχημάτων ή ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα, και υπό τον όρο ότι κανένα μέλος της ένωσης, μαζί με τις συνδεδεμένες με αυτό επιχειρήσεις, δεν έχει συνολικό κύκλο εργασιών που υπερβαίνει τα 50 εκατομμύρια ευρώ. Οι κάθετες συμφωνίες που έχουν συναφθεί από τις εν λόγω ενώσεις καλύπτονται από τον παρόντα κανονισμό χωρίς να θίγεται η εφαρμογή του άρθρου 81 σε οριζόντιες συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ των μελών της ένωσης ή σε ληφθείσες από αυτήν αποφάσεις.

4. Η απαλλαγή που προβλέπεται στην παράγραφο 1 εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες που περιλαμβάνουν διατάξεις σχετικά με τη μεταβίβαση στον αγοραστή ή άσκηση από τον αγοραστή δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας, υπό τον όρο ότι οι διατάξεις αυτές δεν αποτελούν πρωταρχικό αντικείμενο των εν λόγω συμφωνιών και συνδέονται άμεσα με τη χρήση, πώληση ή μεταπώληση των αγαθών ή υπηρεσιών από τον αγοραστή ή τους πελάτες του. Η απαλλαγή εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι, σε σχέση με τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση, οι εν λόγω διατάξεις δεν περιέχουν περιορισμούς του ανταγωνισμού που έχουν το ίδιο αντικείμενο ή αποτέλεσμα με κάθετους περιορισμούς μη απαλλασσόμενους βάσει του παρόντος κανονισμού.

5. Η απαλλαγή που προβλέπεται στην παράγραφο 1 δεν εφαρμόζεται στις κάθετες συμφωνίες που συνάπτονται μεταξύ ανταγωνιζόμενων επιχειρήσεων. Ωστόσο, εφαρμόζεται εφόσον ανταγωνιζόμενες επιχειρήσεις συνάπτουν μη αμοιβαίες κάθετες συμφωνίες και:

α) ο αγοραστής έχει συνολικό ετήσιο κύκλο εργασιών που δεν υπερβαίνει τα 100 εκατομμύρια ευρώ, ή

β) ο προμηθευτής είναι παραγωγός και διανομέας προϊόντων, ενώ ο αγοραστής είναι ένας διανομέας που δεν παράγει αγαθά ανταγωνιστικά προς αυτά της συμφωνίας, ή

γ) ο προμηθευτής παρέχει υπηρεσίες σε πολλαπλά επίπεδα εμπορίου, ενώ ο αγοραστής δεν παρέχει ανταγωνιστικές υπηρεσίες στο επίπεδο εμπορίου στο οποίο αγοράζει τις αναφερόμενες στη σύμβαση υπηρεσίες.

Άρθρο 3

Γενικοί όροι εφαρμογής του κανονισμού

1. Με την επιφύλαξη των παραγράφων 2, 3, 4, 5, 6 και 7 του παρόντος άρθρου, η απαλλαγή που προβλέπεται από το άρθρο 2 εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι το μερίδιο αγοράς του προμηθευτή στην αντίστοιχη αγορά στην οποία πωλεί τα νέα αυτοκίνητα οχήματα, τα ανταλλακτικά για αυτοκίνητα οχήματα ή τις υπηρεσίες επισκευής και συντήρησης δεν υπερβαίνει το 30 %.

2. Κατ' εξαίρεση από τα οριζόμενα στην παράγραφο 1 το όριο του μεριδίου αγοράς για την εφαρμογή του άρθρου 2 ορίζεται σε 40 % για τις συμφωνίες που θεσπίζουν ποσοτικά συστήματα επιλεκτικής διανομής για την πώληση νέων αυτοκινήτων οχημάτων.

3. Το όριο του μεριδίου αγοράς των παραγράφων 1 και 2 δεν εφαρμόζεται σε συμφωνίες που θεσπίζουν ποιοτικά συστήματα επιλεκτικής διανομής.

4. Στην περίπτωση κάθετων συμφωνιών που περιέχουν υποχρεώσεις αποκλειστικής διάθεσης, η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι το μερίδιο αγοράς που διαθέτει ο αγοραστής δεν υπερβαίνει το 30 % στην σχετική αγορά στην οποία προμηθεύεται τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση.

5. Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που έχει συναφθεί με διανομέα ή επισκευαστή προβλέπει ότι εάν ο προμηθευτής επιθυμεί να καταγγείλει τη συμφωνία, η επιστολή κοινοποίησης της καταγγελίας πρέπει να περιλαμβάνει αναλυτικά τους λόγους της καταγγελίας ώστε να παρεμποδιστεί ή καταγγελία κάθετης συμφωνίας με διανομέα λόγω πρακτικών που δεν μπορεί να απαγορευθούν από τον παρόντα κανονισμό, ειδικώς αυτές οι πρακτικές των οποίων ο περιορισμός έχει ως αποτέλεσμα την μη εφαρμογή της απαλλαγής είτε, σύμφωνα με το άρθρο 4, στην κάθετη συμφωνία, ή, σύμφωνα με το άρθρο 5, στον συγκεκριμένο περιορισμό.

6. Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία που έχει συναφθεί με διανομέα ή επισκευαστή προβλέπει ότι εάν ο προμηθευτής επιθυμεί να καταγγείλει τη συμφωνία, η προθεσμία κοινοποίησης τακτικής καταγγελίας είναι τουλάχιστον δύο ετών και για τα δύο συμβαλλόμενα μέρη· η προθεσμία αυτή μειώνεται σε τουλάχιστον ένα έτος εάν:

α) ο προμηθευτής είναι υποχρεωμένος βάσει νόμου ή βάσει ιδιαίτερων συμφωνιών να καταβάλει εύλογη αποζημίωση κατά τη λύση της συμφωνίας, ή

β) ο προμηθευτής καταγγέλλει τη συμφωνία σε περίπτωση αναδιοργάνωσης του συνόλου ή ουσιώδους τμήματος του δικτύου.

7. Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 εφαρμόζεται υπό τον όρο ότι η κάθετη συμφωνία προβλέπει ότι οι συμβαλλόμενοι, για τις διαφορές που ανακύπτουν μεταξύ τους σχετικά με την εκπλήρωση των συμβασιακών τους υποχρεώσεων, απευθύνονται σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα τρίτο μέρος ή διαιτητή. Τέτοιες διαφορές ενδέχεται για παράδειγμα να ανακύψουν όσον αφορά την εφαρμογή των συμφωνηθέντων κριτηρίων με τα οποία καθορίζονται οι στόχοι πωλήσεων, την επίτευξη των στόχων πωλήσεων ή των υποχρεώσεων διάθεσης, την εφαρμογή των απαιτήσεων όσον αφορά τα αποθέματα, την εφαρμογή της υποχρέωσης παραχώρησης ή χρήσης οχημάτων για επίδειξη, τη διευρέωση του θέματος εάν η απαγόρευση δραστηριοποίησης σε μη εγκεκριμένο σημείο εγκατάστασης περιορίζει την ικανότητα του λιανοπωλητή να επεκτείνει τις δραστηριότητές του ή εάν η καταγγελία της συμφωνίας μπορεί να δικαιολογηθεί με βάση τις αιτίες που παρατίθενται στην επιστολή. Η δυνατότητα αυτή ισχύει με την επιφύλαξη του δικαιώματος του κάθε μέρους να προσφύγει στα εθνικά δικαστήρια.

Άρθρο 4

Περιορισμοί ιδιαίτερης σοβαρότητας

1. Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 δεν ισχύει για τις κάθετες συμφωνίες οι οποίες, άμεσα ή έμμεσα, μεμονωμένα ή σε συνδυασμό με άλλους παράγοντες που υπόκεινται στον έλεγχο των μερών έχουν ως αντικείμενο:

α) τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα ή επισκευαστή να καθορίζει τις τιμές πώλησης, χωρίς να θίγεται η δυνατότητα του προμηθευτή να επιβάλει μέγιστη τιμή πώλησης ή να συνιστά τιμή πώλησης, υπό τον όρο ότι αυτές δεν ισοδυναμούν με πάγια ή ελάχιστη τιμή πώλησης συνεπεία πιέσεων οποιοσδήποτε μέρους στη σύμβαση ή κινήτρων που προσφέρονται από οποιοδήποτε συμβαλλόμενο μέρος·

β) τον περιορισμό σχετικά με την περιοχή στην οποία, ή σχετικά με τους πελάτες στους οποίους, ο διανομέας ή επισκευαστής δύναται να πωλεί τα αγαθά ή τις υπηρεσίες που αναφέρονται στη σύμβαση εκτός από:

— τους περιορισμούς επί των ενεργητικών πωλήσεων στην αποκλειστική εδαφική περιοχή ή σε αποκλειστική ομάδα πελατών του ίδιου προμηθευτή, ή παραχωρηθείσα από τον προμηθευτή σε άλλο διανομέα ή επισκευαστή, εφόσον ο εν λόγω περιορισμός δεν περιορίζει τις πωλήσεις των πελατών του διανομέα ή επισκευαστή,

— τους περιορισμούς επί των πωλήσεων σε τελικούς χρήστες από τον διανομέα που δραστηριοποιείται στο επίπεδο χονδρικής πωλήσεων,

— τους περιορισμούς επί των πωλήσεων καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και ανταλλακτικών σε μη εξουσιοδοτημένους διανομείς από τα μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής, με την επιφύλαξη των διατάξεων του στοιχείου ε) κατωτέρω·

— τους περιορισμούς της δυνατότητας του αγοραστή να πωλεί εξαρτήματα, προμηθευμένα προς ενσωμάτωση, σε πελάτες που θα τα χρησιμοποιήσουν για την παραγωγή ίδιου τύπου προϊόντων με αυτά του προμηθευτή·

γ) τον περιορισμό των αμοιβαίων προμηθειών μεταξύ διανομέων ή επισκευαστών στο πλαίσιο ενός επιλεκτικού συστήματος διανομής, συμπεριλαμβανομένων μεταξύ αυτών των διανομέων ή επισκευαστών που δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά επίπεδα εμπόριου·

δ) τον περιορισμό των ενεργητικών ή παθητικών πωλήσεων αυτοκινήτων οχημάτων, ανταλλακτικών για όλα τα αυτοκίνητα οχήματα ή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης προς τελικούς χρήστες από τα μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής που δραστηριοποιούνται στο επίπεδο λιανικής πωλήσεως, χωρίς να θίγεται η δυνατότητα να απαγορευθεί σε ένα μέλος του ποσοτικού συστήματος επιλεκτικής διανομής να πραγματοποιεί πωλήσεις από μη εγκεκριμένο σημείο εγκατάστασης, υπό την προϋπόθεση ότι η απαγόρευση αυτή δεν περιορίζει την επέκταση των δραστηριοτήτων του διανομέα ή του επισκευαστή στο εγκεκριμένο σημείο εγκατάστασης·

ε) τον περιορισμό των πωλήσεων ανταλλακτικών για αυτοκίνητα οχήματα από μέλη του συστήματος επιλεκτικής διανομής σε ανεξάρτητους επισκευαστές οι οποίοι χρησιμοποιούν τα εν λόγω ανταλλακτικά για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων·

στ) τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα να πωλεί αυτοκίνητα οχήματα που αντιστοιχούν σε μοντέλο της σειράς προϊόντων που αναφέρεται στη συμφωνία του·

ζ) τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα αυτοκινήτων οχημάτων να αναθέτει υπεργολαβίες για την παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης σε εξουσιοδοτημένους επισκευαστές, υπό τον όρο ότι ο διανομέας ενημερώνει δεόντως τον καταναλωτή για το σημείο εγκατάστασης ενός εξουσιοδοτημένου επισκευαστή πριν την σύναψη του συμβολαίου πώλησης·

η) τον περιορισμό της δυνατότητας του επισκευαστή να περιστέλλει τις δραστηριότητές του στην παροχή υπηρεσιών επισκευής και συντήρησης και στη διανομή ανταλλακτικών·

- θ) τον περιορισμό που έχει συμφωνηθεί μεταξύ ενός προμηθευτή γνήσιων ανταλλακτικών ή ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας, εργαλείων επισκευής ή διαγνωστικού και λοιπού εξοπλισμού και ενός κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, βάσει του οποίου περιορίζεται η δυνατότητά του προμηθευτή να πωλεί τα εν λόγω εμπορεύματα σε ανεξάρτητους διανομείς, εξουσιοδοτημένους ή ανεξάρτητους επισκευαστές ή τελικούς χρήστες οι οποίοι τα χρησιμοποιούν για την επισκευή ή συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων·
- ι) τον περιορισμό της δυνατότητας του διανομέα ή επισκευαστή να προμηθεύεται γνήσια ανταλλακτικά ή ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας από τρίτη επιχείρηση της επιλογής του και να τα χρησιμοποιεί για την επισκευή και συντήρηση αυτοκινήτων οχημάτων χωρίς να θίγεται η δυνατότητα του προμηθευτή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων να απαιτεί τη χρησιμοποίηση γνήσιων ανταλλακτικών που προμηθεύει ο ίδιος για επισκευές που καλύπτονται από εγγύηση, για δωρεάν εξυπηρέτηση και για υπηρεσίες που παρέχονται σε περίπτωση απόσυρσης για επισκευή ελαττωματικών οχημάτων·
- ια) τον περιορισμό που έχει συμφωνηθεί μεταξύ κατασκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων, ο οποίος χρησιμοποιεί εξαρτήματα για την αρχική συναρμολόγηση των αυτοκινήτων οχημάτων, και προμηθευτή τέτοιων εξαρτημάτων, που περιορίζει τη δυνατότητα του τελευταίου να επιδέξει το εμπορικό του σήμα ή λογότυπο αποτελεσματικά και σε ορατό σημείο επί των παρασχεθέντων εξαρτημάτων ή επί των γνήσιων ανταλλακτικών και των ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας.
- γ) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση δυνάμει της οποίας ο διανομέας ή επισκευαστής, μετά τη λύση της συμφωνίας, δεν μπορεί να παράγει, να αγοράζει, να πωλεί ή να μεταπωλεί αυτοκίνητα οχήματα ή να παρέχει υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης·
- δ) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που περιορίζει τη δυνατότητα του επισκευαστή αυτοκινήτων οχημάτων να παρέχει υπηρεσίες επισκευής ή συντήρησης για σήματα ανταγωνιζομένων προμηθευτών·
- ε) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που έχει ως αποτέλεσμα τα μέλη ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής να μην πωλούν σήματα συγκεκριμένων ανταγωνιζομένων προμηθευτών·
- στ) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση οιοδήποτε μέλους ενός συστήματος επιλεκτικής διανομής για τη διανομή επιβατικών αυτοκινήτων που περιορίζει τη δυνατότητά του να ανοίξει καταστήματα πώλησης ή διανομής ή αποθήκες σε άλλα σημεία εντός της κοινής αγοράς·
- ζ) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση εντός του συστήματος επιλεκτικής διανομής, της οποίας η διάρκεια υπερβαίνει τα 5 έτη και η οποία περιορίζει το σημείο εγκατάστασης μιας επιχείρησης διανομής μη επιβατικών αυτοκινήτων οχημάτων·
- η) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που αφορά το σημείο εγκατάστασης του εξουσιοδοτημένου επισκευαστή.

2. Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 δεν εφαρμόζεται στην περίπτωση που ο προμηθευτής αυτοκινήτων οχημάτων αρνείται να παράσχει στους ανεξάρτητους φορείς πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες, διαγνωστικό και λοιπό εξοπλισμό, εργαλεία, περιλαμβανομένου του σχετικού λογισμικού, και στην κατάρτιση που απαιτείται για την επισκευή και συντήρηση των εν λόγω αυτοκινήτων οχημάτων ή για την εφαρμογή των μέτρων περιβαλλοντικής προστασίας. Πρέπει να παρέχεται πρόσβαση σε ανεξάρτητους φορείς κατά τρόπο που να μη συνιστά διάκριση και να είναι αναλογικός. Εάν το σχετικό αγαθό καλύπτεται από δικαίωμα διανοητικής ιδιοκτησίας ή συνιστά τεχνογνωσία, η πρόσβαση δεν μπορεί να απαγορευθεί με καταχρηστικό τρόπο.

Άρθρο 5

Ειδικοί όροι

Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 δεν εφαρμόζεται όσον αφορά τις ακόλουθες υποχρεώσεις που περιέχονται σε κάθετες συμφωνίες:

- α) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση μη άσκησης ανταγωνισμού που αφορά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων·
- β) κάθε άμεση ή έμμεση υποχρέωση που έχει ως συνέπεια να μην δύναται ο λιανοπωλητής να πωλήσει υπηρεσίες χρηματοδοτικής μίσθωσης σε σχέση με προϊόντα που αναφέρονται στη συμφωνία ή αντίστοιχα προϊόντα·
- α) η πρόσβαση στις σχετικές αγορές ή ο ανταγωνισμός σε αυτές περιορίζονται σημαντικά από τις σωρευτικές επιπτώσεις των παράλληλων δικτύων παρόμοιων κάθετων περιορισμών που εφαρμόζονται από τους ανταγωνιστές προμηθευτές ή αγοραστής·
- β) σε αγορά στην οποία ένας εκ των προμηθευτών δεν υπόκειται σε πραγματικό ανταγωνισμό εκ μέρους των υπόλοιπων προμηθευτών, ο ανταγωνισμός είναι περιορισμένος·
- γ) οι τιμές ή οι όροι προμήθειας για τα προϊόντα που είτε αναφέρονται στη συμφωνία είτε αντιστοιχούν με αυτά διαφέρουν σημαντικά μεταξύ γεωγραφικών αγορών·
- δ) σε μια γεωγραφική αγορά εφαρμόζονται τιμές ή όροι πώλησης που συνιστούν διάκριση·

Άρθρο 6

Άρση του ευεργετήματος της εφαρμογής του κανονισμού από την Επιτροπή

Η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 του κανονισμού αριθ. 19/65/ΕΟΚ, να άρει το ευεργέτημα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού εφόσον διαπιστώσει σε συγκεκριμένη περίπτωση ότι οι κάθετες συμφωνίες στις οποίες εφαρμόζεται ο εν λόγω κανονισμός έχουν επιπτώσεις που δεν συμβιβάζονται με τους όρους που προβλέπονται στο άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης, και ειδικότερα στις περιπτώσεις όπου:

Άρθρο 7

Άρση του ευεργετήματος της εφαρμογής του κανονισμού από τις αρχές κράτους μέλους

Όταν σε συγκεκριμένη περίπτωση οι κάθετες συμφωνίες στις οποίες εφαρμόζεται η προβλεπόμενη στο άρθρο 2 απαλλαγή έχουν αποτελέσματα ασυμβίβαστα με τις προϋποθέσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης στο έδαφος κράτους μέλους, ή σε μέρος αυτού, που έχει όλα τα χαρακτηριστικά διακεκριμένης γεωγραφικής αγοράς, η αρμόδια αρχή του εν λόγω κράτους μέλους δύναται να άρει το ευεργέτημα της εφαρμογής του παρόντος κανονισμού ως προς αυτό το έδαφος, υπό τις ίδιες προϋποθέσεις με αυτές που αναφέρονται στο άρθρο 6.

Άρθρο 8

Κήρυξη του κανονισμού ως ανεφάρμοστου

1. Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο α) του κανονισμού αριθ. 19/65/ΕΟΚ, η Επιτροπή δύναται, εφόσον τα παράλληλα δίκτυα παρόμοιων κάθετων περιορισμών καλύπτουν πάνω από το 50 % της σχετικής αγοράς, να κηρύξει, με κανονισμό, ανεφάρμοστο τον παρόντα κανονισμό στις κάθετες συμφωνίες που περιέχουν συγκεκριμένους περιορισμούς που αφορούν την αγορά αυτή.

2. Ο κανονισμός που εκδίδεται σύμφωνα με την παράγραφο 1 δεν αρχίζει να εφαρμόζεται πριν παρέλθει ένα έτος από την έκδοσή του.

Άρθρο 9

Υπολογισμός του μεριδίου αγοράς

1. Το μερίδιο αγοράς που προβλέπεται στον παρόντα κανονισμό, υπολογίζεται με βάση τον όγκο των πωλήσεων στην αγορά των αγαθών ή υπηρεσιών που αναφέρονται στη σύμβαση και των άλλων αγαθών ή υπηρεσιών που πωλεί ο προμηθευτής τα οποία θεωρούνται εναλλάξιμα ή υποκατάστατα από τον αγοραστή λόγω των χαρακτηριστικών τους, των τιμών τους και της χρήσης για την οποία προορίζονται. Εάν δεν υπάρχουν στοιχεία για τον όγκο των πωλήσεων στην αγορά, μπορούν να χρησιμοποιηθούν εκτιμήσεις που βασίζονται σε άλλες αξιόπιστες πληροφορίες της αγοράς, συμπεριλαμβανομένης της αξίας των πωλήσεων στην αγορά, για να καθορισθεί το μερίδιο αγοράς της εν λόγω επιχείρησης. Για τους σκοπούς του άρθρου 3 παράγραφος 2, χρησιμοποιείται ο όγκος των αγορών ή εκτιμήσεις ως προς αυτήν για τον υπολογισμό του μεριδίου αγοράς.

2. Προκειμένου να εφαρμοστούν τα όρια μεριδίου αγοράς 30 % και 40 % που προβλέπονται στο άρθρο 3, εφαρμόζονται οι ακόλουθες διατάξεις:

- α) το μερίδιο αγοράς υπολογίζεται με βάση στοιχεία που αναφέρονται στο προηγούμενο ημερολογιακό έτος·
- β) το μερίδιο αγοράς περιλαμβάνει αγαθά ή υπηρεσίες που προμηθεύονται προς πώληση σε ενοποιημένους διανομείς·

γ) εάν το μερίδιο αγοράς δεν υπερβαίνει αρχικά το 30 % ή 40 % αντίστοιχα, αλλά στη συνέχεια υπερβαίνει το όριο αυτό δίχως να υπερβαίνει το 35 % ή 45 % αντίστοιχα, η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 εξακολουθεί να εφαρμόζεται για διάστημα δύο συνεχών ημερολογιακών ετών μετά το έτος κατά το οποίο σημειώθηκε για πρώτη φορά η υπέρβαση του ορίου του 30 % ή 40 % αντίστοιχα·

δ) εάν το μερίδιο αγοράς δεν υπερβαίνει αρχικά το 30 % ή 40 % αντίστοιχα, αλλά ανέρχεται στη συνέχεια σε επίπεδο άνω του 35 % ή 45 % αντίστοιχα, η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 εξακολουθεί να ισχύει επί ένα ημερολογιακό έτος μετά το έτος κατά το οποίο σημειώθηκε η πρώτη υπέρβαση του 30 % ή 40 % αντίστοιχα·

ε) ο συνδυασμός του ευεργετήματος των στοιχείων γ) και δ) δεν μπορεί να υπερβαίνει περίοδο δύο ημερολογιακών ετών.

Άρθρο 10

Υπολογισμός του κύκλου εργασιών

1. Για τον υπολογισμό του συνολικού ετήσιου κύκλου εργασιών κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3 και του άρθρου 2 παράγραφος 5, προστίθεται ο κύκλος εργασιών που πραγματοποιήθηκε στη διάρκεια του προηγούμενου οικονομικού έτους από τη συμβαλλόμενη επιχείρηση στην κάθετη συμφωνία και ο κύκλος εργασιών των συνδεδεμένων με αυτήν επιχειρήσεων για όλα τα αγαθά και τις υπηρεσίες, αποκλεισμένων των φόρων και των λοιπών τελών. Κατά τον υπολογισμό αυτό δεν λαμβάνονται υπόψη οι συναλλαγές μεταξύ του μέρους της κάθετης συμφωνίας και των συνδεδεμένων με αυτό επιχειρήσεων ή μεταξύ των συνδεδεμένων με αυτό επιχειρήσεων.

2. Η απαλλαγή που προβλέπεται στο άρθρο 2 εξακολουθεί να εφαρμόζεται εφόσον η υπέρβαση του ορίου του συνολικού ετήσιου κύκλου εργασιών στη διάρκεια δύο συνεχόμενων οικονομικών ετών δεν υπερβαίνει το 10 %.

Άρθρο 11

Ορισμός των συνδεδεμένων επιχειρήσεων

1. Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού, οι όροι «επιχείρηση», «προμηθευτής», «αγοραστής», «διανομέας» και «επισκευαστής» συμπεριλαμβάνουν και τις αντίστοιχες συνδεδεμένες επιχειρήσεις.

2. Με τον όρο «συνδεδεμένες επιχειρήσεις» νοούνται:

- α) οι επιχειρήσεις στις οποίες ένα συμβαλλόμενο μέρος στη συμφωνία, άμεσα ή έμμεσα:

— δύναται να ασκήσει περισσότερο από το ήμισυ των δικαιωμάτων ψήφου, ή

- έχει την εξουσία να διορίζει περισσότερα από τα μισά μέλη του εποπτικού συμβουλίου, του διοικητικού συμβουλίου ή των οργάνων που νομιμοποιούνται να εκπροσωπούν την επιχείρηση, ή
 - έχει το δικαίωμα να διαχειρίζεται τις υποθέσεις της επιχείρησης·
- β) οι επιχειρήσεις οι οποίες έχουν, σε επιχείρηση που είναι μέρος της συμφωνίας, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που παρατίθενται στο στοιχείο α)·
- γ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων επιχείρηση που αναφέρεται στο στοιχείο β) έχει, άμεσα ή έμμεσα, τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που παρατίθενται στο στοιχείο α)·
- δ) οι επιχειρήσεις επί των οποίων κάποιο από τα μέρη της συμφωνίας μαζί με μία ή περισσότερες από τις επιχειρήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α), β) ή γ) ή επί των οποίων δύο ή περισσότερες από αυτές έχουν από κοινού τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στο στοιχείο α)·
- ε) οι επιχειρήσεις στις οποίες τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που απαριθμούνται στο σημείο α) ανήκουν από κοινού:
- σε συμβαλλόμενες επιχειρήσεις ή οι αντίστοιχα συνδεδεμένες με αυτές επιχειρήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), ή
 - σε ένα ή περισσότερα μέρη της συμφωνίας, ή σε μία ή περισσότερες από τις συνδεδεμένες με αυτά επιχειρήσεις που αναφέρονται στα στοιχεία α) έως δ), και σε ένα ή περισσότερα τρίτα μέρη.
3. Για τους σκοπούς του άρθρου 3, το μερίδιο αγοράς των επιχειρήσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 2 στοιχείο ε) του παρόντος άρθρου κατανέμεται ισομερώς στις επιχειρήσεις που έχουν τα δικαιώματα ή τις εξουσίες που αναφέρονται στην παράγραφο 2, στοιχείο α) του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 12

Μεταβατική περίοδος

Η απαγόρευση που προβλέπεται στο άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ δεν ισχύει κατά το χρονικό διάστημα από την 1η Οκτωβρίου 2002 έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003 στις συμφωνίες οι οποίες ισχύουν ήδη στις 30 Σεπτεμβρίου 2002 και οι οποίες δεν πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής βάσει του παρόντος κανονισμού, αλλά πληρούν τις προϋποθέσεις απαλλαγής βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95.

Άρθρο 13

Έκθεση αξιολόγησης

Η Επιτροπή θα συντάξει έκθεση αξιολόγησης του παρόντος κανονισμού το αργότερο μέχρι την 31η Μαΐου 2008.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος και λήξη

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την 1η Οκτωβρίου 2002.

Ο παρών κανονισμός λήγει στις 31 Μαΐου 2010.

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

Βρυξέλλες, ...

Για την Επιτροπή

...

Μέλος της Επιτροπής

Επεξηγηματικό σημείωμα στο

σχέδιο

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ (ΕΚ) αριθ. .../.. ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της [...]

για εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες κάθεται συμφωνιών και εναρμονισμένων πρακτικών στην αυτοκινητοβιομηχανία

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Το καθεστώς των συμφωνιών διανομής και εξυπηρέτησης μετά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων στην κοινή αγορά βάσει του άρθρου 81 της συνθήκης διέπεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 της Επιτροπής. Η ισχύς του κανονισμού αυτού λήγει στις 30 Σεπτεμβρίου 2002. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πρέπει να λάβει απόφαση σχετικά με τους κανόνες που θα εφαρμοστούν στη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων από την 1η Οκτωβρίου 2002.
2. Η έκθεση της Επιτροπής για την αξιολόγηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95⁽¹⁾, αποτέλεσε το έναυσμα για την έναρξη των συζητήσεων για την καταλληλότητα των κανόνων που εφαρμόζονται στον τομέα αυτό. Ακολούθησε μια άτυπη διαδικασία διαβούλευσης και αξιολόγησης με την οργάνωση από την Επιτροπή, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και την Ecosoc ακροάσεων και συζητήσεων και την εκπόνηση εμπειριστατικών μελετών αξιολόγησης από διάφορους συμβούλους για λογαριασμό της ΓΔ Ανταγωνισμού⁽²⁾.
3. Το συμπέρασμα που συνάχθηκε μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας αυτής είναι ότι οι κανόνες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, οι οποίοι απαλλάσσουν τα συστήματα που συνδυάζουν στοιχεία επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής και επιβάλλουν ένα ενιαίο σύστημα διανομής αυτοκινήτων, δεν είναι πλέον προσαρμοσμένοι στους στόχους που οδήγησαν στη θέσπισή τους και ότι είναι αναγκαία η εισαγωγή αυστηρότερου καθεστώτος. Περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία αξιολόγησης, τις αδυναμίες του ισχύοντος καθεστώτος και τον τρόπο με τον οποίο αυτές αντιμετωπίζονται στο σχέδιο κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες δίνονται στο παράρτημα 1 του παρόντος σημειώματος.
4. Οι λόγοι αυτοί καθιστούν αναγκαία την υποβολή πρότασης για νέο κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορίες για το σύνολο του εν λόγω τομέα.
5. Το παρόν σημείωμα περιγράφει πρώτα τη ρυθμιστική προσέγγιση που επιλέχθηκε, καθώς και τη γενική προσέγγιση όσον

αφορά τα ουσιαστικά στοιχεία της πρότασης (κεφάλαιο 2). Αναλύει στη συνέχεια τα μέτρα που προτείνονται για την αγορά διανομής καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων (κεφάλαιο 3.1) και την εξυπηρέτηση μετά την πώληση (κεφάλαιο 3.2) και εξετάζει τους κανόνες για τους ανεξάρτητους επισκευαστές (κεφάλαιο 4). Περιγράφει, τέλος, τα κυριότερα διαδικαστικά στάδια που θα οδηγήσουν στη θέσπιση του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες.

2. Η ΓΕΝΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

2.1. Η ρυθμιστική προσέγγιση του νέου κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες

6. Το σχέδιο κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες (ΚΑΚ) αφορά έναν τομεακό κανονισμό που βασίζεται στη νέα πολιτική της Επιτροπής για την εκτίμηση των κάθεται περιορισμών, η οποία καθορίστηκε στον πρόσφατο γενικό ΚΑΚ για τους κάθεται περιορισμούς (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής) και στην ανακοίνωση της Επιτροπής για τους κάθεται περιορισμούς⁽³⁾. Βασίζεται συνεντός σε μια πιο οικονομική προσέγγιση και στην αρχή ότι οι οικονομικοί φορείς (κατασκευαστές, διανομείς) είναι εκείνοι που πρέπει να οργανώσουν τα συστήματα διανομής ανάλογα με τις ανάγκες τους. Είναι αυστηρότερος από το γενικό ΚΑΚ και από τον ισχύοντα κανονισμό για τις συμφωνίες διανομής αυτοκινήτων οχημάτων (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95) και αποσκοπεί να λύσει τα προβλήματα ανταγωνισμού που έχουν εντοπιστεί στον τομέα αυτό. Ειδικότερα:

— ο κανονιστικός χαρακτήρας του σχεδίου τομεακού ΚΑΚ είναι λιγότερο έντονος σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, καθώς το σχέδιο νέου ΚΑΚ επιδιώκει να επιτρέψει την ανάπτυξη καινοτόμων μορφών διανομής. Αντίθετα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, ο οποίος καθιέρωσε ένα συνδυασμό επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής, το σχέδιο νέου ΚΑΚ δεν επιβάλλει ενιαίο υπόδειγμα συστήματος διανομής. Η προσέγγιση αυτή θα επιτρέψει να αποφευχθούν οι υπερβολικά περιοριστικές συνέπειες που παρατηρήθηκαν στην περίπτωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95. Έτσι, το σχέδιο ΚΑΚ παρέχει για παράδειγμα σε κάθε κατασκευαστή τη δυνατότητα να επιλέξει είτε επιλεκτικό είτε αποκλειστικό σύστημα διανομής. Επιπρόσθετα, κάθε διανομέας μπορεί να επιλέξει είτε να παράσχει ο ίδιος υπηρεσίες μετά την πώληση είτε να τις αναθέσει σε άλλους φορείς σε υπεργολαβική βάση.

(1) COM(2000) 743 τελικό της 15.11.2000.

(2) «The Sales-Services link», Autopolis· «Price Differentials in the EU: an Economic Analysis», των καθηγητών Verboven και Degryse· «Study of the impact of legislative scenarios about motor vehicle distribution», «Andersen Consulting»· «Customer Preferences for existing and potential Sales and Servicing Alternatives in Automobile Distribution», του καθηγητή Lademann. Οι μελέτες αυτές διατίθενται στο δικτυακό τόπο της ΓΔ Ανταγωνισμού στη διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/competition/car_sector/

(3) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής για τους κάθεται περιορισμούς (ΕΕ L 336 της 29.12.1999, σ. 21) και ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθεται περιορισμούς (ΕΕ C 291 της 13.10.2000, σ. 1).

- το σχέδιο ΚΑΚ επικεντρώνεται στις πρακτικές και συμπεριφορές που περιορίζουν σε σημαντικό βαθμό τον ανταγωνισμό στην κοινή αγορά και οι οποίες είναι επιζήμιες για τους καταναλωτές. Για το σκοπό αυτό, και σύμφωνα με τη νέα προσέγγιση της Επιτροπής όσον αφορά τους κανονισμούς απαλλαγής κατά κατηγορίες⁽⁴⁾, το σχέδιο ΚΑΚ αποσαφηνίζει τις πρακτικές που απαγορεύονται και απαριθμεί για το σκοπό αυτό μια σειρά όρων και βασικών περιορισμών⁽⁵⁾. Ο κατάλογος αυτών των ιδιαίτερα σοβαρών περιορισμών καταρτίστηκε για να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 και να ληφθούν υπόψη συγκεκριμένα προβλήματα, ιδίως όσον αφορά την εξυπηρέτηση μετά την πώληση. Σύμφωνα με τη νέα προσέγγιση, όλες οι πρακτικές που δεν περιλαμβάνονται στον κατάλογο επιτρέπονται. Συνεπώς, αντίθετα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, το σχέδιο ΚΑΚ δεν απαριθμεί πλέον τις επιτρεπόμενες πρακτικές,
- το σχέδιο νέου ΚΑΚ λαμβάνει υπόψη τη νέα πολιτική σύμφωνα με την οποία οι κανονισμοί απαλλαγής κατά κατηγορίες πρέπει να καλύπτουν τις συμφωνίες που εισάγουν περιορισμούς μέχρι ορισμένου ορίου μεριδίου αγοράς, ενώ η ακολουθούμενη προσέγγιση πρέπει να είναι αυστηρότερη σε περίπτωση υψηλότερων μεριδίων αγοράς.

2.2. Γενική προσέγγιση όσον αφορά τα ουσιώδη στοιχεία του σχεδίου ΚΑΚ

7. Τα αυτοκίνητα οχήματα είναι δαπανηρά και πολυσύνθετα τεχνικά αγαθά με μέση διάρκεια ζωής μεγαλύτερη των δέκα ετών. Πρέπει να επισκευάζονται και να συντηρούνται σε τακτά και μη χρονικά διαστήματα και υπόκεινται σε όλη τη διάρκεια ζωής τους σε κανονισμούς για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Οι περισσότεροι καταναλωτές έχουν συμφέρον να διατηρήσουν την αξία των αυτοκινήτων τους και να εξασφαλίσουν ότι αυτά αποτελούν ανά πάσα στιγμή ασφαλές και αξιόπιστο μέσο μεταφοράς.
8. Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν⁽⁶⁾ ότι η τιμή αγοράς ενός αυτοκινήτου και το κόστος συντήρησής του μετά την πώληση αντιπροσωπεύουν το καθένα το 40 % περίπου του συνολικού κόστους για τον ιδιοκτήτη, ενώ το υπόλοιπο 20 % αντιπροσωπεύει το κόστος χρηματοδότησης, ασφάλισης και τις άλλες επιβαρύνσεις. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των παραγόντων, το σχέδιο ΚΑΚ πρέπει να αντιμετωπίσει τα προβλήματα ανταγωνισμού που σχετίζονται τόσο με την εξυπηρέτηση μετά την πώληση όσο και με τη διανομή των καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων.

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής· κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2658/2000 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών εξειδίκευσης, ΕΕ L 304 της 5.12.2000, σ. 3· κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2659/2000 της Επιτροπής, της 29ης Νοεμβρίου 2000, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών έρευνας και ανάπτυξης (ΕΕ L 304 της 5.12.2000, σ. 7).

⁽⁵⁾ Περιορισμοί που δεν επιτρέπονται σε καμία περίπτωση, όπως η εφαρμογή προκαθορισμένων τιμών μεταπώλησης ή η απαγόρευση εξαγωγών.

⁽⁶⁾ Μελέτη του καθηγητή Andersen, σ. 43, κεφάλαιο II.2.1.B.

9. Όσον αφορά τη διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων, το σχέδιο ΚΑΚ βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- Η αξιολόγηση του ισχύοντος κανονισμού οδήγησε σε ορισμένα αρνητικά συμπεράσματα⁽⁷⁾. Η εφαρμογή του γενικού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999] δεν θα έδινε λύση σε όλα τα προβλήματα που εντοπίστηκαν στην έκθεση αξιολόγησης⁽⁸⁾. Για το λόγο αυτό, το σχέδιο ΚΑΚ εισάγει αυστηρότερες απαιτήσεις.
- Η επιλεγείσα προσέγγιση περιλαμβάνει τα ακόλουθα βασικά στοιχεία:
 - απαγόρευση του επιτρεπόμενου από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 συνδυασμού επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής: οι κατασκευαστές πρέπει να επιλέγουν μεταξύ επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής όταν διορίζουν τους διανομείς τους,
 - ενίσχυση του ανταγωνισμού μεταξύ διανομών στα διάφορα κράτη μέλη (ενδοσηματικός ανταγωνισμός) και της ενοποίησης της αγοράς, επιτρέποντας τις ενεργητικές πωλήσεις και απαγορεύοντας τη χρήση της ονομαζόμενης «ρήτρας τόπου εγκατάστασης»⁽⁹⁾ για την πώληση ιδιωτικών αυτοκινήτων σε ένα επιλεκτικό σύστημα διανομής. Σε ένα αποκλειστικό σύστημα διανομής, το ίδιο αποτέλεσμα επιτυγχάνεται με την παροχή δυνατότητας παθητικών πωλήσεων, περιλαμβανομένων των πωλήσεων σε μεταπωλητές· ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 επέτρεπε μόνο τις παθητικές πωλήσεις και, σε πολύ περιορισμένο βαθμό, τις μη εξατομικευμένες ενεργητικές πωλήσεις,
 - αναδιοργάνωση της σχέσης μεταξύ πωλήσεων και εξυπηρέτησης μετά την πώληση, με την παροχή στο διανομέα δυνατότητας να αναθέτει υπεργολαβικά την εξυπηρέτηση και την επισκευή σε εγκεκριμένο επισκευαστή που ανήκει στο δίκτυο του κατασκευαστή και πληροί τα ποιοτικά πρότυπα του· η ρύθμιση αυτή διαφέρει από εκείνη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ο οποίος επέβαλε τη σύνδεση των δύο δραστηριοτήτων,
 - διευκόλυνση του πραγματικού διασηματικού ανταγωνισμού, με την κατάργηση ορισμένων από τους υφιστάμενους περιορισμούς στην πώληση αυτοκινήτων διαφορετικών σημάτων από τον ίδιο διανομέα.
- Είναι επομένως σαφές ότι το σχέδιο ΚΑΚ θα εισάγει ένα πιο ευέλικτο καθεστώς το οποίο θα επιτρέψει την ανάπτυξη καινοτόμων μεθόδων διανομής και θα αυξήσει έτσι τον ανταγωνισμό.

⁽⁷⁾ Βλέπε παράρτημα 1, κεφάλαιο 1, στο παρόν σημείωμα.

⁽⁸⁾ Βλέπε παράρτημα 1, κεφάλαιο 4, στο παρόν σημείωμα.

⁽⁹⁾ Η ρήτρα τόπου εγκατάστασης επιτρέπει στον κατασκευαστή να ζητά από το διανομέα να ασκεί δραστηριότητες από ένα μόνο τόπο εγκατάστασης· επιτρέπει επίσης στον κατασκευαστή να συμφωνεί με το διανομέα ότι κανένας άλλος διανομέας δεν θα μπορεί να εγκαταστήσει εκδητήριο χώρο στο εν λόγω έδαφος, στο οποίο επιτρέπονται ωστόσο ενεργητικές πωλήσεις σε καταναλωτές από άλλους διανομείς.

10. Όσον αφορά την **εξυπηρέτηση μετά την πώληση**, το σχέδιο ΚΑΚ βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις αρχές του ισχύοντος κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες στον τομέα των αυτοκινήτων οχημάτων [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95], εφόσον η γενική απαλλαγή κατά κατηγορίες για τους οριζόντιους περιορισμούς [κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999] δεν καλύπτει επαρκώς τα προβλήματα που σχετίζονται με την εξυπηρέτηση μετά την πώληση ⁽¹⁰⁾. Πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη, όπως αναφέρθηκε ήδη, ότι το κόστος εξυπηρέτησης μετά την πώληση αντιπροσωπεύει σε μέσο όρο το 40 % του συνολικού κόστους ιδιοκτησίας ενός αυτοκινήτου. Πρέπει συνεπώς να εξασφαλιστεί ότι οι πελάτες μπορούν να επιλέξουν εναλλακτικές δυνατότητες εξυπηρέτησης και ότι όλοι οι φορείς (αντιπρόσωποι, επίσημοι επισκευαστές, ανεξάρτητοι επισκευαστές περιλαμβανομένων των συνεργείων αμαξωμάτων, των αλυσίδων ταχείας τοποθέτησης ανταλλακτικών και των κέντρων εξυπηρέτησης) μπορούν να προσφέρουν υπηρεσίες καλής ποιότητας και επομένως να συμβάλουν στην ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία των αυτοκινήτων οχημάτων.

11. Κατά συνέπεια, όσον αφορά την εξυπηρέτηση μετά την πώληση, το σχέδιο ΚΑΚ επιδιώκει τους ακόλουθους σκοπούς:

- να επιτρέψει στους κατασκευαστές να επιλέγουν κατάλληλους εγκεκριμένους επισκευαστές για την επισκευή και συντήρηση των αυτοκινήτων,
- να εξασφαλίσει ότι όλοι οι φορείς που έχουν τα αναγκαία τεχνικά προσόντα και πληρούν τα ποιοτικά κριτήρια που καθορίζει ο κατασκευαστής μπορούν να γίνουν μέλη του επίσημου δικτύου επισκευαστών του. Η προσέγγιση αυτή θα ενισχύσει τον ανταγωνισμό μεταξύ επίσημων επισκευαστών στην αγορά υπηρεσιών μετά την πώληση, εφόσον όλοι οι επισκευαστές με τα αναγκαία τεχνικά προσόντα θα μπορούν εφεξής να εγκαθίστανται όπου υπάρχει επιχειρηματική ευκαιρία. Αναμένεται επίσης ότι το άνοιγμα της αγοράς επισκευών θα επιτρέψει να διατηρηθεί ή και να αυξηθεί η πυκνότητα των επίσημων δικτύων επισκευαστών προς όφελος των καταναλωτών, σε μια συγκυρία στην οποία πολλοί κατασκευαστές εφαρμόζουν ή αναγγέλλουν προγράμματα αναδιάρθρωσης των δικτύων τους, με αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση της γεωγραφικής κάλυψης των αντιπροσωπειών τους. Οι μελέτες δείχνουν ότι οι καταναλωτές δεν επιθυμούν να διανύουν μεγάλες αποστάσεις για να επισκευάσουν το αυτοκίνητό τους· για έναν ιδιοκτήτη αυτοκινήτου, ο ιδανικός χρόνος μετακίνησης έως τον επισκευαστή είναι 15 λεπτά, αλλά σε καμία περίπτωση πάνω από 30 λεπτά ⁽¹¹⁾,
- να βελτιώσει την πρόσβαση των επίσημων επισκευαστών σε ανταλλακτικά που ανταγωνίζονται εκείνα που πωλεί ο κατασκευαστής, με την ενίσχυση των σχετικών διατάξεων του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95,
- να διασφαλίσει και να ενισχύσει την ανταγωνιστική θέση των ανεξάρτητων επισκευαστών, οι οποίοι πραγματοποιούν σήμερα το 50 % ⁽¹²⁾ του συνόλου των επισκευών αυτοκι-

νήτων οχημάτων και το μεγαλύτερο μέρος των επισκευών αυτοκινήτων άνω των τεσσάρων ετών. Το σχέδιο πρότασης βελτιώνει τη θέση τους με την ενίσχυση και επέκταση των αρχών του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95. Για το σκοπό αυτό, η πρόταση ενισχύει τα υφιστάμενα δικαιώματα πρόσβασης τους σε ανταλλακτικά και τεχνικές πληροφορίες προσαρμοσμένες στην πρόοδο των τεχνικών. Το δικαίωμα πρόσβασης επεκτείνεται στην κατάρτιση και σε όλα τα είδη εργαλείων. Μια επιθυμητή και σημαντική δευτερογενής συνέπεια της ευρύτερης αυτής πρόσβασης είναι ότι θα ενθαρρύνει τη βελτίωση των τεχνικών ικανοτήτων των ανεξάρτητων επισκευαστών προς όφελος της οδικής ασφάλειας.

Λαμβανομένων υπόψη όλων αυτών των στοιχείων, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το σχέδιο ΚΑΚ ενισχύει τον ανταγωνισμό τόσο εντός των επίσημων δικτύων όσο και μεταξύ επίσημων και ανεξάρτητων επισκευαστών.

3. ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΥ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ

Στα επόμενα τμήματα εξηγούνται οι κανόνες που εφαρμόζονται στη διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων και στην εξυπηρέτηση μετά την πώληση. Και για τους δύο αυτούς τομείς, το παρόν σημείωμα παρουσιάζει πρώτα τους κανόνες που ρυθμίζουν τον τρόπο με τον οποίο ο κατασκευαστής ή ο εισαγωγέας του μπορεί να επιλέγει τα μέλη του δικτύου του και στη συνέχεια περιγράφει το νέο πλαίσιο στο οποίο θα δραστηριοποιούνται οι διανομείς ή οι εγκεκριμένοι επισκευαστές.

3.1. Η διανομή καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων

3.1.1. Επιλογή διανομέων

12. Σύμφωνα με τη γενική πολιτική για τους κάθετους περιορισμούς, όπως εφαρμόζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 της Επιτροπής και στις κατευθυντήριες γραμμές για την αντιμετώπιση των κάθετων περιορισμών και το νέο κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορίες για τα αυτοκίνητα οχήματα, τα συστήματα ποσοτικής (περιλαμβανομένης της ποιοτικής) επιλεκτικής ⁽¹³⁾ ή αποκλειστικής διανομής είναι ενδειγμένα σε περίπτωση δαπανηρών και πολυσύνθετων αγαθών όπως τα αυτοκίνητα οχήματα και μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για άλλα προϊόντα. Και στα δύο συστήματα, ο κατασκευαστής μπορεί να διορίζει διανομείς που έχουν κατάλληλα προσόντα και πληρούν τις απαιτήσεις που αυτός έχει ορίσει και να περιορίζει το συνολικό τους αριθμό. Ένας κατασκευαστής που ασκεί δραστηριότητες βάσει του προτεινόμενου κανονισμού μπορεί επομένως, όπως και σήμερα βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, να εξασφαλίσει ότι το σύστημα διανομής του καλύπτει όλες τις περιοχές της Ευρώπης.

⁽¹⁰⁾ Βλέπε παράρτημα 1, σημείο 11 του παρόντος σημειώματος.

⁽¹¹⁾ Μελέτη του καθηγητή Lademann, σ. 46, τμήμα 4.3.2.1.

⁽¹²⁾ Μελέτη του καθηγητή Andersen, σ. 254, παράρτημα 8· μελέτη «ACEA» της Accenture, σ. 11.

⁽¹³⁾ Η επιλεκτική διανομή είναι επίσης δεκτή για λιγότερο πολυσύνθετα προϊόντα, όπως τα είδη πολυτελείας (αρώματα) και ορισμένες συσκευές υψηλής πιστότητας.

3.1.2. Κανόνες για την επιλογή των διανομών σε ένα σύστημα επιλεκτικής διανομής

13. Το σχέδιο ΚΑΚ καλύπτει ένα σύστημα στο οποίο οι διανομές επιλέγονται από τους κατασκευαστές βάσει ποιοτικών κριτηρίων [βλέπε ορισμό στο άρθρο 1 στοιχείο στ)], όπως το μέγεθος και η ποιότητα του εκθετήριου χώρου, η ποιότητα του προσωπικού πωλήσεων, η υποχρέωση προσφοράς πλήρους φάσματος αυτοκινήτων του σχετικού σήματος ή η υποχρέωση διατήρησης αυτοκινήτων επίδειξης. Επιπρόσθετα, ο κατασκευαστής μπορεί να χρησιμοποιήσει ποσοτικά κριτήρια [βλέπε άρθρο 1 στοιχείο ε)] για την επιλογή των διανομών του, όπως ο ανώτατος αριθμός διανομών ή οι ελάχιστες υποχρεώσεις πωλήσεων. Μέσω των απαιτήσεων αυτών, οι οποίες δεν πρέπει κατ' ανάγκη να πληρούνται όλες ταυτόχρονα, οι κατασκευαστές διατηρούν τον έλεγχο του μεγέθους, της πυκνότητας και της σύνθεσης του δικτύου διανομής τους και μπορούν άμεσα ή έμμεσα να περιορίζουν τον αριθμό των διανομών που διορίζουν ως επιλεγμένους διανομείς. Ο κατασκευαστής διατηρεί επομένως τη δυνατότητα να εξασφαλίζει ότι το σύστημα διανομής του καλύπτει όλες τις περιοχές της Κοινής Αγοράς.

3.1.3. Κανόνες του σχεδίου ΚΑΚ για την επιλογή των διανομών σε ένα σύστημα αποκλειστικής διανομής

14. Το σχέδιο ΚΑΚ καλύπτει επίσης ένα εναλλακτικό σύστημα βάσει του οποίου ο κατασκευαστής παραχωρεί σε κάθε διανομέα αποκλειστική περιοχή πωλήσεων (καθώς και αποκλειστική ομάδα πελατών). Στο σύστημα αυτό (ή για τη σχετική ομάδα πελατών), κανένας άλλος διανομέας δεν μπορεί να διοριστεί εντός της αποκλειστικής περιοχής του διανομέα. Στους διανομείς αυτούς μπορούν επίσης να επιβάλλονται ορισμένα ελάχιστα ποιοτικά πρότυπα.

3.1.4. Κοινά στοιχεία στην επιλεκτική και την αποκλειστική διανομή

15. Σε κανένα από τα δύο συστήματα δεν υποχρεούται ο κατασκευαστής να διορίζει ως διανομέα ένα φορέα που έχει τα αναγκαία προσόντα. Ειδικότερα, ο κατασκευαστής μπορεί να αποφασίσει εάν επιθυμεί να διανέμονται τα καινούργια του επιβατικά αυτοκίνητα ή ελαφρά επαγγελματικά οχήματα μέσω του Διαδικτύου. Βάσει του νέου ΚΑΚ, οι νεοεισερχόμενοι φορείς δεν μπορούν να υποχρεώνουν τον κατασκευαστή να τους προμηθεύει νέα οχήματα ή τους διορίζει ως διανομείς. Για τους διανομείς που πωλούν οχήματα αποκλειστικά μέσω του Διαδικτύου, η εξαίρεση μπορεί να εξηγηθεί από το γεγονός ότι οι διανομείς αυτοί ωφελούνται ανέξοδα από επενδύσεις που πραγματοποιούν οι άλλοι διανομείς που υποχρεούνται να επενδύουν σε εκθετήριους χώρους, αυτοκίνητα επίδειξης και κατάρτιση του προσωπικού που συμβουλεύει τους καταναλωτές. Μπορεί πράγματι να θεωρηθεί ότι οι καταναλωτές θα επωφεληθούν από όλες αυτές τις διευκολύνσεις, αλλά θα στραφούν στη συνέχεια σε έναν αντιπρόσωπο που δραστηριοποιείται μέσω Διαδικτύου για να αγοράσουν το νέο τους αυτοκίνητο. Τα διαθέσιμα στοιχεία δείχνουν ότι η μη παροχή στα σουπερμάρκετ δυνατότητας συμμετοχής στα δίκτυα διανομής των κατασκευαστών μπορεί να έχει αρνητικές επιπτώσεις για τους κατασκευαστές και τους διανομείς. Επίσης, οι μελέτες καταδεικνύουν ότι αυτό θα μπορούσε να οδηγήσει σε μεγαλύτερη συγκέντρωση μεταξύ των φορέων, στη συρρίκνωση του φάσματος προϊόντων και, μετά από μια σύντομη περίοδο χαμηλών τιμών, να μειώσει την αποτελεσματικότητα του ενδο-

σηματικού ανταγωνισμού και τελικά σε υψηλότερες τιμές⁽¹⁴⁾. Λαμβανομένων υπόψη αυτών των κινδύνων, καθώς και του γεγονότος ότι μια μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΓΔ Ανταγωνισμού δείχνει⁽¹⁵⁾ ότι οι καταναλωτές δεν προσελκύονται τόσο από την προοπτική να αγοράσουν το αυτοκίνητό τους από σουπερμάρκετ ή από αντιπρόσωπο που δραστηριοποιείται αποκλειστικά μέσω του Διαδικτύου, δεν φαίνεται προς το παρόν σκόπιμο να υποχρεωθούν οι κατασκευαστές να επιτρέψουν στις επιχειρήσεις αυτές να γίνουν επίσημοι διανομείς, όπως θα συνέβαινε σε ένα καθαρά ποιοτικό σύστημα επιλεκτικής διανομής.

3.1.5. Κανόνες που διέπουν τον τρόπο λειτουργίας των διανομών

Πτυχές σχετιζόμενες με την εσωτερική αγορά

16. Οι εξαμηνιαίες εκθέσεις της Επιτροπής για τις τιμές των αυτοκινήτων δείχνουν ότι οι διαφορές τιμών είναι ακόμα πολύ σημαντικές στην Ευρώπη. Παρόλο που ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 προσπάθησε να ενισχύσει το δικαίωμα των καταναλωτών να αγοράζουν καινούργια αυτοκίνητα σε άλλο κράτος μέλος, στην πράξη οι κατασκευαστές κατόρθωσαν να περιορίσουν το παράλληλο εμπόριο σε ένα επίπεδο που τους επέτρεπε να μην ευθυγραμμίσουν τις τιμές ακόμα και μεταξύ κρατών μελών με χαμηλούς φόρους. Ένας από τους βασικούς στόχους του σχεδίου νέου ΚΑΚ είναι η ουσιαστική ενίσχυση του δικαιώματος των καταναλωτών στην ενιαία αγορά να επωφελούνται από τις διαφορές τιμών ανάμεσα στα κράτη μέλη και να αγοράζουν το νέο τους αυτοκίνητο σε οποιοδήποτε σημείο της Ευρώπης.
17. Ακόμα και εάν το ευρώ αυξήσει τη διαφάνεια των τιμών για τους καταναλωτές, οι δυσχέρειες κατά την αγορά καινούργιων αυτοκινήτων από διανομέα εγκατεστημένο σε άλλο κράτος μέλος θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν. Το σχέδιο ΚΑΚ δημιουργεί περισσότερες ευκαιρίες από την άποψη αυτή και αυξάνει τις δυνατότητες που έχουν οι διανομείς και οι λοιποί διαμεσολαβητές να προσφέρουν καινούργια αυτοκίνητα οχήματα στους καταναλωτές άλλων κρατών μελών.

Εσωτερική αγορά και συστήματα επιλεκτικής διανομής

18. Στο σύστημα επιλεκτικής διανομής, οι διανομείς μπορούν να πραγματοποιήσουν ενεργητικές πωλήσεις⁽¹⁶⁾ σε όλη την Κοινή Αγορά [βλέπε άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του σχεδίου ΚΑΚ]. Στην πράξη αυτό σημαίνει ότι ένας διανομέας εγκατεστημένος στις Κάτω Χώρες, όπου τα καινούργια αυτοκίνητα είναι κανονικά πολύ φθηνότερα από ό,τι στη Γερμανία, θα μπορεί να διαφημίζει τα προϊόντα του σε γερμανικές εφημερίδες και να στέλνει επιστολές ή εξατομικευμένα μηνύματα ηλεκτρονικού ταχυδρομείου σε καταναλωτές εκτός των Κάτω Χωρών. Οι ρυθμίσεις αυτές επεκτείνουν το σημερινό καθεστώς, βάσει του οποίου επιτρέπονται μόνον οι παθητικές πωλήσεις και οι γενικές διαφημίσεις εκτός του εδάφους του διανομέα.

⁽¹⁴⁾ Μελέτη του καθηγητή Andersen, σ. 230, κεφάλαιο IV.4.3.A., βλέπε επίσης σ. 234.

⁽¹⁵⁾ Μελέτη του καθηγητή Lademann, σ. 41.

⁽¹⁶⁾ Για τον ορισμό βλέπε τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τους κάθετους περιορισμούς, σημείο 50.

19. Ένας περιορισμός στις ενεργητικές πωλήσεις μπορεί ενδεχομένως να προκύψει από την ονομαζόμενη «ρήτρα τόπου εγκατάστασης»⁽¹⁷⁾ [βλέπε άρθρο 5 στοιχείο στ) και ζ)], βάσει της οποίας ο κατασκευαστής θα μπορούσε να υποχρεώσει έναν διανομέα να ασκήσει τις δραστηριότητές του από ορισμένο τόπο εγκατάστασης (π.χ. Place de la Concorde 100 στο Στρασβούργο). Δυνάμει της ρήτρας τόπου εγκατάστασης, ο γάλλος διανομέας δεν θα μπορούσε να εγκαταστήσει νέα σημεία πώλησης ή παράδοσης και αποθήκες σε άλλες αγορές, για παράδειγμα στη Λυών ή στο Φράιμπουργκ. Επιπρόσθετα, η ρήτρα τόπου εγκατάστασης παρέχει επίσης στο διανομέα την εγγύηση ότι κανένας άλλος διανομέας που πωλεί αυτοκίνητα του ίδιου σήματος δεν θα διορισθεί στην περιοχή του Στρασβούργου από τον κατασκευαστή.
20. Ωστόσο, η ικανότητα επιβολής ρήτρας τόπου εγκατάστασης σε σύστημα επιλεκτικής διανομής έχει τις ακόλουθες συνέπειες: επιτρέπει, αφενός, στους κατασκευαστές και τους διανομείς να ελέγχουν πλήρως τη διάρθρωση και την πυκνότητα του δικτύου τους, πράγμα που μπορεί να είναι επιθυμητό για τους κατασκευαστές. Αφετέρου, επηρεάζει αρνητικά την ενοποίηση της αγοράς, εφόσον επιτρέπει στον κατασκευαστή να επανεισαγάγει αποκλειστικές περιοχές πωλήσεων και να κατακερματίσει την Κοινή Αγορά εφόσον θα μπορεί να εμποδίζει έναν επιλεγμένο διανομέα να εγκαταστήσει νέα σημεία πώλησης ή παράδοσης και αποθήκες σε άλλες περιοχές (π.χ. ένας ολλανδός αντιπρόσωπος αυτοκινήτων VW δεν θα μπορεί να εγκαταστήσει εκθετήριο χώρο ή σημείο παράδοσης στο Ντόμπερ). Εάν οι διαφορές τιμών μεταξύ ορισμένων αγορών είναι σημαντικές, είναι πολύ πιθανό ότι οι διανομείς από χώρες με χαμηλές τιμές (π.χ. Κάτω Χώρες) θα επωφελούνται από τις επιχειρηματικές ευκαιρίες που προσφέρουν τα υψηλά επίπεδα τιμών σε άλλο κράτος μέλος (π.χ. στο Ηνωμένο Βασίλειο) και θα εγκαταστήσουν σημεία πώλησης ή παράδοσης στο κράτος αυτό. Στις περιπτώσεις αυτές, οι περισσότεροι τελικοί καταναλωτές θα μπορούν να επωφεληθούν πραγματικά από τις διαφορές τιμών στην Κοινή Αγορά. Εάν, αντίθετα, ο διανομέας μπορεί να απευθυνθεί σε καταναλωτές σε άλλες χώρες μόνο με εξειδικευμένα ηλεκτρονικά μηνύματα, επιτόπιες επισκέψεις ή διαφημίσεις, ελάχιστοι καταναλωτές θα μπορούν να αγοράζουν καινούργια αυτοκίνητα από ξένους διανομείς⁽¹⁸⁾.
21. Φαίνεται συνεπώς σκόπιμο να απαγορευθεί η χρησιμοποίηση ρητρών τόπου εγκατάστασης στα δίκτυα διανομής επιβατικών αυτοκινήτων [βλέπε άρθρο 5 στοιχείο στ) του σχεδίου ΚΑΚ].⁽¹⁹⁾
22. Το άνοιγμα των δικτύων διανομής δικαιολογείται για διάφορους λόγους:
- θα προωθήσει την ενοποίηση της αγοράς·
 - οι διανομείς από χώρες με χαμηλές τιμές θα μπορούν να εγκαταστήσουν σε χώρες με υψηλές τιμές σημεία πώλησης ή παράδοσης και να εφαρμόσουν χαμηλότερες τιμές από εκείνες των αντιπροσώπων που δραστηριοποιούνται παραδοσιακά στις χώρες αυτές⁽²⁰⁾. Αυτό θα παράσχει στους καταναλωτές πραγματικές δυνατότητες να αγοράσουν τα αυτοκίνητά τους από ξένους διανομείς ή, και αυτό είναι πιθανότερο, θα αναγκάσει τον κατασκευαστή να ευθυγραμμίσει τις τιμές του στην Ευρώπη·
 - τέλος, η απουσία ρήτρας τόπου εγκατάστασης είναι επίσης σημαντική για την ανάπτυξη δικτύων διασηματικής διανομής: για παράδειγμα, ένας διανομέας σήματος A δεν θα μπορούσε πλέον να αντιταχθεί εάν ο κατασκευαστής A υπέγραφε συμφωνία με αντιπρόσωπο που πωλεί το σήμα B στην ίδια περιοχή και ο οποίος θα γινόταν έτσι διανομέας περισσότερων σημάτων.
23. Το άνοιγμα των αγορών με τον τρόπο αυτό δεν αυξάνει τον αριθμό των φορέων που πρέπει να προμηθεύουν οι κατασκευαστές, ο οποίος παραμένει αμετάβλητος.
24. Το σχέδιο ΚΑΚ προβλέπει ότι οι ρήτρες τόπου εγκατάστασης που επιτρέπονται⁽²¹⁾ ισχύουν μόνο για περίοδο πέντε ετών, μετά τη λήξη της οποίας πρέπει να αποτελούν αντικείμενο αναδιαπραγμάτευσης [βλέπε άρθρο 5 στοιχείο ζ)]. Η υποχρέωση αναδιαπραγμάτευσης της ρήτρας τόπου εγκατάστασης παρέχει στα δύο μέρη την ευκαιρία να προσαρμοστούν στις εξελίξεις στην αγορά, και ιδίως στην επιθυμία του κατασκευαστή να επιτρέψει σε διανομέα περισσότερων σημάτων να εγκατασταθεί σε περιοχή στην οποία δραστηριοποιείται φορέας που διανέμει ένα μόνο σήμα ή στην πρόθεση του διανομέα να εγκαταστήσει νέα σημεία πώλησης.
25. Για να αποφευχθεί η χρησιμοποίηση ρήτρας τόπου εγκατάστασης προκειμένου να περιοριστούν οι δυνατότητες ανάπτυξης των δραστηριοτήτων ενός διανομέα, το σχέδιο ΚΑΚ διευκρινίζει ότι κανένας τέτοιος περιορισμός δεν επιτρέπεται [βλέπε άρθρο 4 στοιχείο δ)]. Εάν, για παράδειγμα, οι αποθήκες ή τα γραφεία του δεν επαρκούν για την πραγματοποίηση ενεργητικών πωλήσεων, π.χ. μέσω Διαδικτύου (για τις οποίες απαιτούνται πρόσθετες διοικητικές και αποθηκευτικές εγκαταστάσεις), ο κατασκευαστής πρέπει να επιτρέψει στο διανομέα να χρησιμοποιεί τις αναγκαίες υποδομές σε άλλο τόπο.

⁽¹⁷⁾ Το άρθρο 4 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 προβλέπει απαλλαγή για τις ρήτρες τόπου εγκατάστασης στα συστήματα επιλεκτικής διανομής.

⁽¹⁸⁾ Βλέπε για παράδειγμα τη μελέτη του καθηγητή Lademann, σ. 63: οι καταναλωτές προτιμούν να αγοράσουν το αυτοκίνητό τους από διανομέα που τους παρέχει προσωπικές συμβουλές, δυνατότητα δοκιμής του αυτοκινήτου ή εξυπηρέτηση μετά την πώληση.

⁽¹⁹⁾ Για τα μεσαία και βαρέα φορτηγά, τα λεωφορεία και τα πούλμαν, τα οποία αγοράζονται από επαγγελματίες που μπορούν ευκολότερα, σε σχέση με άλλους καταναλωτές, να αγοράζουν καινούργια αυτοκίνητα σε άλλες χώρες, φαίνεται ότι δεν υπάρχει ανάγκη να απαγορευθεί η χρησιμοποίηση ρητρών τόπου εγκατάστασης.

⁽²⁰⁾ Ένας γάλλος διανομέας αυτοκινήτων Opel εγκατεστημένος στο Στρασβούργο, Place de la Concorde 100, θα μπορούσε να ανοίξει νέα σημεία πώλησης ή παράδοσης σε άλλα μέρη της Γαλλίας. Θα μπορούσε επίσης να εγκαταστήσει σημεία πώλησης ή παράδοσης στη Γερμανία και, για παράδειγμα, να πωλήσει το μοντέλο Corsa στη Γερμανία με τις τιμές που εφαρμόζει στη Γαλλία, οι οποίες είναι κατά 20,1 % χαμηλότερες από τις λιανικές τιμές στη Γερμανία.

⁽²¹⁾ Δηλαδή για μεσαία και βαρέα φορτηγά, λεωφορεία και πούλμαν, για τα οποία οι ρήτρες τόπου εγκατάστασης επιτρέπονται σε όλες τις περιπτώσεις.

Τα συστήματα αποκλειστικής διανομής στην εσωτερική αγορά

26. Σε ένα σύστημα αποκλειστικής διανομής, ο μηχανισμός με τον οποίο εξασφαλίζεται ότι οι καταναλωτές μπορούν να αγοράζουν καινούργια αυτοκίνητα σε οποιοδήποτε σημείο της Κοινής Αγοράς είναι διαφορετικός. Πρώτον, ο διανομέας έχει το δικαίωμα να πραγματοποιεί παθητικές πωλήσεις σε όλους τους καταναλωτές που εισέρχονται στον εκτεταμένο χώρο του. Παρόλο που οι κατασκευαστές μπορούν να απαγορεύουν στους αντιπροσώπους τους να προβαίνουν σε ενεργητική εμπορική προώθηση εκτός της αποκλειστικής τους περιοχής, για παράδειγμα μέσω εφημερίδας που πωλείται κυρίως σε άλλη πόλη ή με αποστολή εξατομικευμένων ηλεκτρονικών μηνυμάτων σε καταναλωτές εκτός της περιοχής που τους έχει παραχωρηθεί, δεν μπορούν ωστόσο να τους απαγορεύουν να έχουν δικούς τους δικτυακούς τόπους⁽²²⁾. Επιπλέον, δεν είναι πάντα δυνατό να απαγορευθεί στους αποκλειστικούς διανομείς να πραγματοποιούν πωλήσεις σε ανεξάρτητους μεταπωλητές που δεν είναι μέλη του δικτύου διανομής του κατασκευαστή. Είναι πιθανό ότι αυτοί οι ανεξάρτητοι μεταπωλητές, π.χ. σουπερμάρκετ ή φορείς που δραστηριοποιούνται μόνο μέσω του Διαδικτύου, θα προσπαθήσουν να επωφεληθούν από ενδεχόμενες διαφορές τιμών για να ενισχύσουν το ρόλο τους στο παράλληλο εμπόριο.

Επιλεκτική και αποκλειστική διανομή στην εσωτερική αγορά

27. Για να εξασφαλιστεί ότι οι διανομείς έχουν τα μέσα να προμηθεύουν αυτοκίνητα οχήματα σε όλους τους καταναλωτές που απευθύνονται σε αυτούς, οι στόχοι πωλήσεων, η κατανομή προϊόντων ή τα συστήματα πριμοδοτήσεων ανά γεωγραφική υποδιαίρεση (π.χ. πόλη ή επαρχία) μικρότερη της κοινής αγοράς δεν επιτρέπονται πλέον, αντίθετα με τη θέση που είχε υιοθετηθεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 [βλέπε σημείο 17 της αιτιολογικής σκέψης και άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ)]. Κατά το παρελθόν, οι κατασκευαστές χρησιμοποιούσαν στόχους πωλήσεων βάσει τοπικών ή εθνικών αγορών για να διατηρούν τον έλεγχο των εξαγωγών, μειώνοντας τις παραδόσεις καινούργιων αυτοκινήτων σε αντιπροσώπους που επιθυμούσαν να πωλήσουν τόσο στην αποκλειστική περιοχή τους όσο και σε ξένους καταναλωτές, χωρίς καμία διάκριση. Επίσης, η χρησιμοποίηση συστημάτων πριμοδοτήσεων αποσκοπούσε να καταστήσει λιγότερο ελκυστικές τις πωλήσεις σε ξένους καταναλωτές. Για τους λόγους αυτούς, το σχέδιο ΚΑΚ παρέχει εφεξής στους διανομείς τη δυνατότητα να εξυπηρετούν όλες τις παραγγελίες καταναλωτών από οποιοδήποτε σημείο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι κατασκευαστές δεν θα μπορούν πλέον να περιορίζουν τις ενεργητικές⁽²³⁾ ή τις παθητικές⁽²⁴⁾ πωλήσεις. Δυνάμει του σχεδίου ΚΑΚ, ένας αντιπρόσωπος εγκατεστημένος, για παράδειγμα, στην Οστάνδη, όπου τα αυτοκίνητα είναι πολύ φθηνότερα από ό,τι στο Ηνωμένο Βασίλειο και όπου πολλοί βρετανοί καταναλωτές αγοράζουν καινούργια αυτοκίνητα, θα μπορεί να παραλαμβάνει όλα τα αυτοκίνητα που χρειάζεται για να ικανοποιήσει τις παραγγελίες τόσο των βέλγων καταναλωτών όσο και καταναλωτών από άλλα κράτη μέλη χωρίς αυτό να τον θέτει σε μειονεκτική θέση από χρηματοοικονομική άποψη.

⁽²²⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τους οριζόντιους περιορισμούς, σημείο 50, δεύτερη περίπτωση.

⁽²³⁾ Στα συστήματα επιλεκτικής διανομής.

⁽²⁴⁾ Στα συστήματα αποκλειστικής διανομής.

28. Για να επιτρέψει στους καταναλωτές να επωφεληθούν από τις διαφορές τιμών στην Κοινή Αγορά, η Επιτροπή αποφάσισε⁽²⁵⁾ το ρόλο των υπεύθυνων προμηθειών ή των μεσαζόντων (όπως η Virgin cars), οι επαγγελματικές δραστηριότητες των οποίων συνίστανται στην παροχή βοήθειας στους καταναλωτές που επιθυμούν να αγοράσουν καινούργια αυτοκίνητα σε άλλο κράτος μέλος. Το σχέδιο ΚΑΚ υπογραμμίζει το σημαντικό ρόλο των διαμεσολαβητών αυτών στην Κοινή Αγορά και τους επιτρέπει να οργανώσουν πιο αποτελεσματικά τις δραστηριότητές τους. Για το σκοπό αυτό, προτείνεται να καταργηθούν οι δύο ανακοινώσεις της Επιτροπής⁽²⁶⁾ που περιορίζουν τις δραστηριότητες αυτών των διαμεσολαβητών⁽²⁷⁾. Οι περιορισμοί αυτοί αποτελούν ένα ακόμη έμμεσο εμπόδιο στο παράλληλο εμπόριο και επιτρέπουν στους κατασκευαστές να εφαρμόζουν πολιτικές καθορισμού των τιμών σε εθνικό επίπεδο και να διαφοροποιούν σημαντικά τις τιμές μεταξύ κρατών μελών. Το σχέδιο ΚΑΚ διευκρινίζει ότι η μόνη επιτρεπόμενη απαίτηση για ένα διαμεσολαβητή είναι η ύπαρξη έγκυρης εξουσιοδότησης από τελικό καταναλωτή. Είναι προφανές ότι με τις νέες ρυθμίσεις οι διαμεσολαβητές μπορούν να κάνουν εκτεταμένη χρήση του Διαδικτύου για να διαφημίζουν και να πραγματοποιούν συναλλαγές.

29. Για να δώσει σε όλους τους καταναλωτές μια πραγματική ευκαιρία να επωφεληθούν από την εσωτερική αγορά, το σχέδιο ΚΑΚ περιέχει μια ρύθμιση που είναι γνωστή ως ρήτρα διαθεσιμότητας [βλέπε άρθρο 5 στοιχείο]. Η ρήτρα αυτή υποχρεώνει τους κατασκευαστές να προμηθεύουν στους διανομείς τους αυτοκίνητα οχήματα μοντέλου που διατίθεται στην αγορά άλλων χωρών και το οποίο αντιστοιχεί σε μοντέλο που πωλεί κανονικά ο διανομέας. Μέχρι τώρα, ο σημαντικότερος ρόλος της ρήτηρας αυτής ήταν να δώσει τους βρετανούς και ιρλανδούς καταναλωτές τη δυνατότητα να αγοράζουν καινούργια αυτοκίνητα με δεξιά τιμόνι στην Ηπειρωτική Ευρώπη, όπου οι αντιπρόσωποι πωλούν κανονικά μόνο αυτοκίνητα με αριστερό τιμόνι. Η ρήτρα διαθεσιμότητας στο σχέδιο ΚΑΚ είναι απλούστερη από ό,τι στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 και το πεδίο εφαρμογής της επεκτείνεται σε όλα τα αυτοκίνητα οχήματα: οι διανομείς μπορούν να παραγγέλνουν οποιοδήποτε από τα μοντέλα που διαθέτει στην Κοινή Αγορά ο σχετικός κατασκευαστής και όχι μόνο εκείνα που διατίθενται στο πλαίσιο προϋπάρχουσας σύμβασης πώλησης.

30. Το σχέδιο ΚΑΚ εξασφαλίζει ότι όλοι οι διανομείς μπορούν να πραγματοποιούν πωλήσεις μέσω του Διαδικτύου, από το δικό τους δικτυακό τόπο ή χρησιμοποιώντας τις ιστοσελίδες αναφοράς άλλου δικτυακού τόπου (π.χ. Autobytel), μέσω του οποίου οι αιτήσεις των καταναλωτών παραπέμπονται στους διανομείς (βλέπε σημείο 15 της αιτιολογικής σκέψης).

⁽²⁵⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, σημείο 53-ανακοίνωση της Επιτροπής για τις δραστηριότητες των μεσαζόντων κατά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ C 329 της 18.12.1991, σ. 20).

⁽²⁶⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 της 12ης Δεκεμβρίου 1984 για την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε ορισμένες κατηγορίες συμφωνιών διανομής και εξυπηρέτησης μετά την πώληση (ΕΕ C 17 της 18.1.1985, σ. 4), και ανακοίνωση της Επιτροπής για τις δραστηριότητες των μεσαζόντων κατά την πώληση αυτοκινήτων οχημάτων (ΕΕ C 329 της 18.12.1991, σ. 20).

⁽²⁷⁾ Σύμφωνα με τις ανακοινώσεις αυτές, μπορούν να επιβληθούν περιορισμοί στους μεσαζόντες, για παράδειγμα όσον αφορά τον τόπο εγκατάστασης της επιχείρησής τους. Ένα άλλο εμπόδιο στις δραστηριότητές τους είναι το γεγονός ότι ένας αντιπρόσωπος δεν μπορεί να πωλεί πάνω από το 10 % των καινούργιων αυτοκινήτων του μέσω συγκεκριμένου διαμεσολαβητή.

Διανομή περισσότερων του ενός σήματος

31. Ο νέος ΚΑΚ διευκολύνει τη διανομή περισσότερων σημάτων από τον ίδιο διανομέα. Οι διαθέσιμες μελέτες δείχνουν ότι αυτή η μορφή διανομής προσελκύει όλο και περισσότερο τους καταναλωτές⁽²⁸⁾. Οι διανομείς θα μπορούν να πωλούν καινούργια αυτοκίνητα περισσότερων κατασκευαστών σε διάφορα τμήματα του ίδιου εκθετήριου χώρου και με τρόπο που δεν δημιουργεί σύγχυση μεταξύ των σημάτων [βλέπε σημείο 26 της αιτιολογικής σκέψης και άρθρο 5 στοιχείο α)]. Στην πράξη, βάσει του νέου ΚΑΚ, ένας διανομέας αυτοκινήτων Audi θα μπορεί να πωλεί αυτοκίνητα σήματος Jaguar σε ειδικό τμήμα του ίδιου εκθετήριου χώρου. Οι λοιποί περιορισμοί που μπορούν να επιβληθούν στη διανομή περισσότερων σημάτων βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, όπως η υποχρέωση χωριστής νομικής οντότητας, χωριστής διοίκησης και προσωπικών πωλήσεων και χωριστών εγκαταστάσεων, που αυξάνουν το κόστος της διασηματικής διανομής και παρεμπόδιζαν μέχρι τώρα την ευρύτερη ανάπτυξη της⁽²⁹⁾, δεν καλύπτονται πλέον από το σχέδιο νέου ΚΑΚ.

32. Η διανομή περισσότερων σημάτων παρουσιάζει το πλεονέκτημα ότι επιτρέπει στους καταναλωτές να συγκρίνουν τα μοντέλα διαφόρων κατασκευαστών και αυξάνει τον διασηματικό ανταγωνισμό. Φαίνεται επομένως σκόπιμο να παρέχεται στο προσωπικό πωλήσεων κατάρτιση για όλα τα πωλούμενα μοντέλα ώστε να είναι καλύτερα προετοιμασμένο να ενημερώνει τους καταναλωτές για τα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα των διαθέσιμων μοντέλων από ό,τι εάν η κατάρτιση του περιοριζόταν στα αυτοκίνητα ενός μόνο κατασκευαστή. Ο διανομέας θα πρέπει να είναι αυτός που θα αποφασίζει εάν θα απασχολήσει ή όχι προσωπικό πωλήσεων με κατάρτιση για όλα τα σήματα, όπως συμβαίνει για παράδειγμα κατά την πώληση συσκευών βίντεο, εξοπλισμού υψηλής πιστότητας ή ηλεκτρονικών υπολογιστών, ή προσωπικό ειδικευμένο ανά σήμα. Το επιχείρημα ότι το προσωπικό πωλήσεων που δεν ειδικεύεται σε ένα σήμα θα έχει κίνητρα να μην είναι αντικειμενικό και θα πωλεί τα αυτοκίνητα με το υψηλότερο περιθώριο κέρδους για το διανομέα δεν φαίνεται πειστικό: οι κατασκευαστές που εφαρμόζουν τα χαμηλότερα περιθώρια είναι αυτοί που πρέπει να τα αυξήσουν για να εξελίσσουν το πρόβλημα. Επιπρόσθετα, εάν ένας υπάλληλος πωλήσεων ειδικεύεται σε ένα σήμα, θα προσπαθήσει να πωλήσει ένα μοντέλο του σήματος στο οποίο ειδικεύεται, ακόμα και εάν ένα αυτοκίνητο άλλου κατασκευαστή ανταποκρίνεται καλύτερα στις ανάγκες συγκεκριμένου καταναλωτή. Το σχέδιο ΚΑΚ βασίζεται σε μια προσέγγιση που αποφεύγει το περιττό κόστος και επιτρέπει στο διανομέα να αποφασίσει πως θα οργανώσει το προσωπικό πωλήσεων.

Παραδόσεις σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης

33. Το σχέδιο ΚΑΚ διευκρινίζει στον ορισμό του άρθρου 1 στοιχείο τ) και στα σημεία (14 και 15) της αιτιολογικής σκέψης ότι οι διανομείς μπορούν επίσης να πωλούν καινούργια αυτοκίνητα σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης. Για να αποφευχθεί η μεταπώληση καινούργων αυτοκινήτων από τις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης (οι οποίες δεν είναι μέλη του δικτύου διανομής του κατασκευαστή), οι παραδόσεις στις εταιρείες αυτές επιτρέπονται μόνο εάν η σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης δεν προ-

βλέπει μεταβίβαση κυριότητας ή παραχώρηση προαιρεσέως αγοράς του αυτοκινήτου πριν από τη λήξη της σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης. Το κείμενο αυτό είναι όμοιο με εκείνο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95. Όπως διευκρινίσθηκε στην απόφαση της Επιτροπής της 10ης Οκτωβρίου 2001 για την επιβολή προστίμου στην DaimlerChrysler, η διάταξη αυτή εφαρμόζεται όχι μόνο στις πωλήσεις σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης που έχουν ήδη εξασφαλίσει μισθωτές για τα αυτοκίνητά τους, αλλά επίσης και τις παραγγελίες για τις οποίες οι εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης θα βρουν μισθωτές πριν την παράδοση του αυτοκινήτου, ή τις παραγγελίες για αυτοκίνητα που θα παραμείνουν στις αποθήκες για να διατεθούν σε μισθωτές ανάλογα με τις ανάγκες (π.χ. για την αντικατάσταση αυτοκινήτου μετά από ατύχημα). Οι ρήτρες αυτές αποσκοπούν να εξασφαλίσουν ότι οι ανεξάρτητες⁽³⁰⁾ εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης μπορούν να ανταγωνίζονται αποτελεσματικά τις εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης των ίδιων των κατασκευαστών. Επιπλέον, το σημείο 29 της αιτιολογικής σκέψης αποσαφηνίζει ότι οι διανομείς μπορούν επίσης να διανέμουν καινούργια αυτοκίνητα οχήματα σε τελικούς χρήστες βάσει σύμβασης χρηματοδοτικής μίσθωσης αντί της σύμβασης πώλησης.

Σχέση μεταξύ πωλήσεων και εξυπηρέτησης μετά την πώληση

34. Για να δοθεί στους διανομείς η δυνατότητα να ειδικευτούν στην πώληση καινούργων αυτοκινήτων και λαμβανομένης υπόψη της σημασίας που έχει για τους καταναλωτές η εξυπηρέτηση μετά την πώληση, το σχέδιο ΚΑΚ υιοθετεί την προσέγγιση της αναδιοργάνωσης της σχέσης μεταξύ πωλήσεων και εξυπηρέτησης μετά την πώληση. Έτσι, οι διανομείς μπορούν να επιλέγουν να αναλάβουν οι ίδιοι την εξυπηρέτηση μετά την πώληση (όπως οι σημερινοί αντιπρόσωποι). Εναλλακτικά, μπορούν να αναθέτουν υπεργολαβικά την παροχή των υπηρεσιών αυτών σε συγκεκριμένο επισκευαστή ο οποίος πληροί όλα τα ποιοτικά κριτήρια που έχει καθορίσει ο κατασκευαστής και τα οποία ισχύουν επίσης για τους σημερινούς αντιπροσώπους [βλέπε άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ζ)]. Εάν ο διανομέας αναθέτει την εξυπηρέτηση μετά την πώληση σε υπεργολάβο, πρέπει να γνωστοποιήσει στον πελάτη τη διεύθυνση του υπεργολάβου προτού συνάψει σύμβαση πώλησης καινούργιου αυτοκινήτου. Πρέπει επίσης να εξασφαλιστεί ότι οι δυνητικοί διανομείς περισσότερων σημάτων θα έχουν τη δυνατότητα να ειδικευτούν στην πώληση καινούργων αυτοκινήτων, μετατρέποντας τα συνεργεία επισκευών τους σε εκθετήριους χώρους και αναθέτοντας την εξυπηρέτηση μετά την πώληση σε υπεργολάβους. Η αναδιοργάνωση της σχέσης μεταξύ πωλήσεων και εξυπηρέτησης μετά την πώληση διευκολύνει έτσι την ανάπτυξη ενός νέου είδους διανομέα, για το οποίο υπάρχει ήδη ζήτηση εκ μέρους των καταναλωτών.

35. Βάσει του νέου ΚΑΚ, ένας διανομέας θα μπορεί να επιλέγει είτε να προσφέρει ο ίδιος υπηρεσίες μετά την πώληση ή να τις αναθέτει υπεργολαβικά σε έναν ή περισσότερους επίσημους επισκευαστές στους οποίους οι πελάτες του έχουν εύκολα πρόσβαση [βλέπε άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο στ)]. Η προσέγγιση αυτή θα εξασφαλίσει ότι οι πελάτες κάθε διανομέα θα μπορούν να απευθύνονται σε τουλάχιστον έναν επίσημο επισκευαστή. Επίσης, όπως και σήμερα, η αναγκαία υποδομή επίσημων επισκευαστών που πληρούν τα ποιοτικά πρότυπα του κατασκευαστή για τις υπό εγγύηση επισκευές, τις επισκευές κατά την ανάκληση ελαττωματικών αυτοκινήτων και τη δωρεάν συντήρηση, θα εξακολουθήσουν να υπάρχουν σε όλη την Ευρώπη. Η μόνη διαφορά μεταξύ του νέου καθεστώτος και του σημερινού συστήματος είναι ότι ορισμένοι επίσημοι επισκευαστές δεν θα πωλούν στο μέλλον καινούργια αυτοκίνητα. Αυτό όμως συμβαίνει ήδη σήμερα: για παράδειγμα, η Audi, η VW και η Ford διαθέτουν δίκτυο επίσημων επισκευαστών (π.χ.

(28) Η μελέτη του καθηγητή Lademann κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, ανάλογα με το κράτος μέλος, 8 % έως 15 % των καταναλωτών θα αγοράσουν το αυτοκίνητό τους από διανομέα περισσότερων σημάτων. Το «Zukunftstudie Automobilverkauf 2003» για τις πωλήσεις του 2003 αναφέρει ότι το 38 % όλων των καταναλωτών θα προτιμούσε να αγοράσει καινούργιο αυτοκίνητο από διανομέα περισσότερων σημάτων. Μια μελέτη που εκπονήθηκε από τους Taylor, Nelson και Sofres για την αυτοβιομηχανία αναφέρει ποσοστό 25 %.

(29) Η διανομή περισσότερων σημάτων αναπτύχθηκε μόνο στις χώρες της Βόρειας Ευρώπης όπου, λόγω της μικρής πυκνότητας του πληθυσμού, ένας διανομέας πρέπει να πωλεί αυτοκίνητα περισσότερων σημάτων για να είναι αποδοτικός.

(30) Μη συνδεδεμένων με κατασκευαστή αυτοκινήτων, όπως η Avis Lease ή το Lease Plan.

τα κέντρα εξυπηρέτησης της Audi στη Γερμανία και το Βέλγιο ή τα σημεία εξυπηρέτησης της Ford) τα οποία πραγματοποιούν επίσης αυτές τις επισκευές. Δεν έχουν αναφερθεί μέχρι τώρα στις υπηρεσίες της Επιτροπής προβλήματα αυτού του είδους.

3.1.6. Όρια μέχρι τα οποία ο νέος ΚΑΚ καλύπτει τα συστήματα διανομής καινούργων αυτοκινήτων οχημάτων

36. Το σχέδιο ΚΑΚ θα καλύπτει τα ποσοτικά επιλεκτικά ή αποκλειστικά συστήματα διανομής σε όλες τις αγορές διανομής και εξυπηρέτησης μετά την πώληση μέχρις του συνήθους μεριδίου αγοράς 30 % [βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 1)]. Λόγω των υφιστάμενων διαφορών τιμών μεταξύ κρατών μελών, είναι πολύ πιθανό ότι όσον αφορά την λιανική πώληση, οι αγορές επιβατικών και ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων έχουν ακόμα εθνική διάσταση. Στο βαθμό όμως που οι κανόνες για τα συστήματα ποσοτικής επιλεκτικής διανομής καινούργων αυτοκινήτων είναι αυστηρότεροι από εκείνους που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999, φαίνεται σκόπιμο να καλυφθούν τα συστήματα αυτά μέχρις ορίου μεριδίου αγοράς 40 % [βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 2)]. Αυτά τα όρια μεριδίου αγοράς, τα οποία είναι χαμηλότερα από εκείνα που θα αντιστοιχούν σε δεσπόζουσα θέση, θα εξασφάλιζαν ότι όλοι σχεδόν οι κατασκευαστές και τα δίκτυα διανομής τους στην ΕΕ που βασίζονται στην ποσοτική επιλεκτική διανομή θα καλύπτονται από το σχέδιο ΚΑΚ. Αυτό είναι επιθυμητό για λόγους ασφάλειας δικαίου. Πέρα από τα όρια αυτά, το σχέδιο ΚΑΚ θα εξακολουθήσει να καλύπτει την ποιοτική επιλεκτική διανομή [βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 3)], καθιστώντας έτσι σαφές ότι πάνω από το όριο μεριδίου αγοράς 40 % το καθεστώς πρέπει να είναι αυστηρότερο ⁽³¹⁾.

3.2. Εξυπηρέτηση μετά την πώληση

3.2.1. Γενική προσέγγιση

37. Όπως εξηγήθηκε στο σημείο 10 ανωτέρω, το σχέδιο ΚΑΚ βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις αρχές του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, τις οποίες προσπαθεί να καταστήσει πιο αποτελεσματικές και να τις προσαρμόσει στην τεχνική πρόοδο, ιδίως στον τομέα των ηλεκτρονικών εξοπλισμών.

3.2.2. Κανόνες για την επιλογή επίσημων επισκευαστών

Ποιοτική επιλεκτική διανομή

38. Για να εξασφαλιστεί ότι οι επίσημοι (ή «εγκεκριμένοι») επισκευαστές πληρούν τα ποιοτικά πρότυπα που καθορίζουν οι κατασκευαστές, το σχέδιο ΚΑΚ καλύπτει την ποιοτική επιλογή των επίσημων επισκευαστών χωρίς κανένα όριο μεριδίου αγοράς [βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 3)]. Η προσέγγιση αυτή λαμβάνει υπόψη την τεχνική φύση της εξυπηρέτησης μετά την πώληση και το πολύ υψηλό μερίδιο αγοράς των επίσημων επισκευαστών στην αγορά οχημάτων και συντήρησης αυτοκι-

νήτων οχημάτων τόσο στην υπό εγγύηση περίοδο όσο και μετά για αυτοκίνητα έως και τεσσάρων ετών, το οποίο ανέρχεται σε περίπου 80 % ⁽³²⁾. Μετά την περίοδο αυτή, οι καταναλωτές απευθύνονται συχνότερα σε ανεξάρτητους επισκευαστές, αλλά το μερίδιο αγοράς των επίσημων επισκευαστών ανέρχεται ακόμα, όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, στο 50 % περίπου εάν ληφθεί υπόψη το σύνολο των επισκευών. Λαμβανομένων υπόψη των υψηλών αυτών μεριδίων αγοράς, είναι σκόπιμο να καλυφθεί μόνο η ποιοτική επιλεκτική διανομή, δηλαδή το λιγότερο περιοριστικό σύστημα, πάνω από το κανονικό όριο μεριδίου αγοράς 30 % (βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999) που καθορίζεται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του σχεδίου ΚΑΚ. Η διαφοροποίηση αυτή είναι σύμφωνη με τη γενική πολιτική για τους κάθετους περιορισμούς, η οποία καλύπτει τις περιοριστικές συμφωνίες μέχρις ορισμένου μεριδίου αγοράς και προβλέπει αυστηρότερο καθεστώς πάνω από τα όρια αυτά.

39. Η απαλλαγή της ποιοτικής επιλογής επιτρέπει να αποφευχθεί ο αποκλεισμός από την αγορά νέων φορέων που πληρούν τα αναγκαία κριτήρια. Λαμβανομένων ωστόσο υπόψη των επενδύσεων που πρέπει να πραγματοποιήσουν οι εγκεκριμένοι επισκευαστές, εκτός των υφιστάμενων αντιπροσώπων, των οποίων η σύμβαση έχει λήξει, δεν μπορεί να αναμένεται ότι πολλοί ανεξάρτητοι επισκευαστές θα πληρούν τα κριτήρια που απαιτούνται για να γίνουν επίσημοι επισκευαστές. Επιπλέον, η ρύθμιση αυτή είναι ευνοϊκή για τους υφιστάμενους αντιπροσώπους των οποίων η σύμβαση καταγγέλλεται στο πλαίσιο της συνεχιζόμενης δραστηρικής μείωσης του αριθμού αντιπροσώπων ⁽³³⁾. Οι αντιπρόσωποι αυτοί μπορούν να συνεχίσουν να δραστηριοποιούνται ως «επίσημοι επισκευαστές» του σήματός τους ενόσω πληρούν τα ποιοτικά κριτήρια που καθορίζει ο σχετικός κατασκευαστής. Με την προσέγγιση αυτή, το σχέδιο ΚΑΚ ενισχύει σε σημαντικό βαθμό τη θέση των εγκεκριμένων επισκευαστών έναντι των κατασκευαστών. Ταυτόχρονα, αυξάνεται επίσης το γενικό επίπεδο τεχνικής εμπειρογνομosύνης στην αγορά και διατηρείται σε όλη την Ευρώπη ένα πυκνό δίκτυο επίσημων επισκευαστών. Πράγματι, η ύπαρξη πυκνού δικτύου επίσημων επισκευαστών με τεχνική εμπειρογνομosύνη που παρέχεται από τους κατασκευαστές συμβάλει στην υψηλή ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών και στην οδική ασφάλεια. Μπορεί επίσης να αναμένεται ότι από την άποψη αυτή το σχέδιο ΚΑΚ θα έχει θετικές επιπτώσεις στην απασχόληση και στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

40. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι το σχέδιο ΚΑΚ δεν καλύπτει τις ρήτρες τύπου εγκατάστασης για τους εγκεκριμένους επισκευαστές [βλέπε άρθρο 5 στοιχείο η)] και τους παρέχει έτσι τη δυνατότητα να δραστηριοποιούνται όπου είναι αποδοτικό. Όπως και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, πρέπει να επιτρέπεται στους επίσημους επισκευαστές να επισκευάζουν αυτοκίνητα όλων των κατασκευαστών, εφόσον η ρήτρα μη ανταγωνισμού δεν καλύπτεται από το σχέδιο ΚΑΚ [άρθρο 5 στοιχείο δ)]. Με τον τρόπο αυτό καθίσταται δυνατή η εγκατάσταση επισκευαστών περισσότερων σημάτων βάσει του σχεδίου ΚΑΚ.

⁽³¹⁾ Στο βαθμό όμως που δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι πάνω από το όριο που προβλέπει ο ΚΑΚ ένα σύστημα διανομής είναι παράνομο (βλέπε κατευθυντήριες γραμμές για τους κάθετους περιορισμούς, σημείο 62), πρέπει να γίνεται χωριστή αξιολόγηση του συστήματος με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για τους οριζόντιους περιορισμούς, όπως και στην περίπτωση κάθε άλλου κανονισμού, η οποία μπορεί να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ένα λιγότερο περιοριστικό είδος ποιοτικής επιλογής συμβιβάζεται με τις απαιτήσεις του άρθρου 81 παράγραφος 3.

⁽³²⁾ Βλέπε τη μελέτη του καθηγητή Andersen, παράρτημα 7, σ. 252.

⁽³³⁾ Η General Motors ανήγγειλε πρόσφατα την πρόθεσή της να μειώσει το δίκτυο αντιπροσώπων της στη Γερμανία κατά 50 %. Η Volkswagen έχει ήδη μειώσει δραστικά τον αριθμό των αντιπροσώπων της και η γενική τάση για τα επόμενα 5 έτη είναι η μείωση του αριθμού των αντιπροσώπων κατά 15 %-20 %, σύμφωνα με τη μελέτη της Accenture, σ. 117, η οποία εκπονήθηκε το 2001 κατόπιν παραγγελίας της αυτοκινητοβιομηχανίας (ACEA).

Ποσοτική επιλεκτική διανομή ή αποκλειστική διανομή

41. Στο βαθμό που βασίζεται στη νέα και πιο ευέλικτη προσέγγιση στον τομέα των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορίες, το σχέδιο ΚΑΚ καλύπτει επίσης τη χρήση πιο περιοριστικών συστημάτων για την επιλογή επίσημων επισκευαστών, κυρίως την ποσοτική επιλεκτική διανομή ή την αποκλειστική διανομή, μέχρις του κανονικού ορίου μεριδίου αγοράς 30 % (βλέπε άρθρο 3 παράγραφος 1). Ωστόσο, στην πράξη το σχέδιο ΚΑΚ θα καλύπτει τα συστήματα αυτά μόνο για τις υπηρεσίες μετά την πώληση για τις οποίες υπάρχει ανταγωνισμός εκ μέρους ανεξάρτητων επισκευαστών και εφόσον το μερίδιο αγοράς των εγκεκριμένων επισκευαστών είναι χαμηλό, όπως η αντικατάσταση ελαστικών ή ορισμένες επισκευές στις αλυσίδες κέντρων ταχείας τοποθέτησης ανταλλακτικών. Όσον αφορά τις παραδοσιακές δραστηριότητες εξυπηρέτησης μετά την πώληση επίσημου επισκευαστή που προσφέρει το πλήρες (σχεδόν) φάσμα υπηρεσιών μετά την πώληση, το μερίδιο αγοράς θα υπερβαίνει κατά πολύ το 30 %. Είναι επομένως πιθανό ότι οι κατασκευαστές που επιθυμούν να έχουν σύστημα επισκευαστών που προσφέρουν όλα τα είδη υπηρεσιών επισκευής («αρχή του ενιαίου σημείου εξυπηρέτησης») για να διευκολύνουν τους καταναλωτές και να λάβουν υπόψη τις προτιμήσεις τους, θα προσφύγουν στην ποιοτική επιλογή των εγκεκριμένων επισκευαστών τους.

3.2.3. Κανόνες για τη λειτουργία των επίσημων επισκευαστών

42. Όπως και στον ισχύοντα κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, το σχέδιο ΚΑΚ διευκρινίζει ότι οι καταναλωτές που αγοράζουν αυτοκίνητο όχημα σε άλλο κράτος μέλος μπορούν να απευθυνθούν σε όλους τους επίσημους επισκευαστές για την τήρηση της εγγύησης, τη δωρεάν συντήρηση και τις εργασίες σε περίπτωση ανάκλησης ⁽³⁴⁾ (βλέπε σημείο 18 της αιτιολογικής σκέψης). Όπως και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, το σχέδιο διευκρινίζει επίσης (βλέπε σημείο 18 της αιτιολογικής σκέψης) ότι βάσει του νέου ΚΑΚ ο κατασκευαστής πρέπει να απαιτεί από όλους τους εγκεκριμένους επισκευαστές του να εκτελούν τις συνήθεις εργασίες επισκευής και συντήρησης. Τα σημεία της αιτιολογικής σκέψης καθιστούν σαφές ότι η μη επιβολή της υποχρέωσης αυτής θα ισοδυναμούσε με έμμεσο περιορισμό των ενεργητικών ή παθητικών πωλήσεων κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία β) και δ) του σχεδίου ΚΑΚ ⁽³⁵⁾.

43. Επιπλέον, οι επίσημοι επισκευαστές συνήθως διανέμουν και ανταλλακτικά που τους προμηθεύουν οι κατασκευαστές και τα οποία χρησιμοποιούν σε μεγάλη κλίμακα για τις επισκευές και τη συντήρηση. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το 80 % περίπου όλων των συστατικών μερών που χρησιμοποιούνται για τη συναρμολόγηση ενός αυτοκινήτου παράγονται από κατασκευαστές συστατικών μερών και ανταλλακτικών (π.χ. Bosch, Mag-

neti Marelli, Valeo) και ότι συνήθως τα συστατικά μέρη διατίθενται επίσης και από ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών σε χαμηλότερες τιμές, το σχέδιο ΚΑΚ (όπως και ο ισχύων κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95) πρέπει να δημιουργήσει καλύτερες προϋποθέσεις που θα επιτρέπουν στους επίσημους επισκευαστές να προμηθεύονται τα ανταλλακτικά από οποιαδήποτε πηγή, δηλαδή είτε άμεσα από κατασκευαστές ανταλλακτικών είτε από ανεξάρτητους προμηθευτές ανταλλακτικών [βλέπε άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχεία ι) και ια)], οι οποίοι κατασκευάζουν και προσφέρουν ανταλλακτικά με την ίδια ποιότητα αλλά με χαμηλότερες γενικά τιμές. Βάσει του κανονισμού ΚΑΚ, οι καταναλωτές θα έχουν πραγματική δυνατότητα επιλογής μεταξύ ανταλλακτικών που προμηθεύει στον επισκευαστή ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου και ανταλλακτικών εφάμιλλης ποιότητας που προσφέρουν οι άλλοι προμηθευτές.

44. Για να ενισχύσει τον ανταγωνισμό όσον αφορά τα ανταλλακτικά που πωλούνται από εγκεκριμένους επισκευαστές, το σχέδιο ΚΑΚ δίνει τον ορισμό του «γνήσιου» ανταλλακτικού [βλέπε άρθρο 1 στοιχείο ιζ)]. Σύμφωνα με τον ορισμό αυτό, γνήσια είναι τα ανταλλακτικά που παράγονται από την επιχείρηση που κατασκευάζει επίσης τα συστατικά μέρη του καινούργιου αυτοκινήτου στην ίδια γραμμή παραγωγής. Ο νέος ορισμός είναι αναγκαίος για να αποφευχθεί η σύγχυση που υπάρχει σήμερα μεταξύ καταναλωτών, οι οποίοι πιστεύουν ότι γνήσια ανταλλακτικά είναι μόνο εκείνα που προμηθεύονται από τον κατασκευαστή του αυτοκινήτου, συχνά σε υψηλότερες τιμές, και ότι αυτά είναι καλύτερα από τα ανταλλακτικά που προμηθεύει απευθείας ο κατασκευαστής των συστατικών μερών. Στην πραγματικότητα όμως, σε πολλές περιπτώσεις και οι δύο «κατηγορίες» ανταλλακτικών παράγονται από τον ίδιο κατασκευαστή στην ίδια γραμμή παραγωγής (π.χ. υαλοκαθαριστήρες που παράγει η Bosch και χρησιμοποιούνται από την VW στο μοντέλο Golf). Ο κατασκευαστής των ανταλλακτικών είναι εκείνος που πρέπει να αποδείξει ότι τα γνήσια ανταλλακτικά έχουν εφάμιλλη ποιότητα με εκείνα που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση του νέου αυτοκινήτου.

45. Όπως και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, οι επίσημοι επισκευαστές πρέπει επίσης να έχουν πρόσβαση σε ανταλλακτικά εφάμιλλης ποιότητας με τα γνήσια ανταλλακτικά που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση του καινούργιου αυτοκινήτου, τα οποία όμως έχουν παραχθεί σε άλλη γραμμή παραγωγής από τον κατασκευαστή των συστατικών μερών που χρησιμοποιήθηκαν για τη συναρμολόγηση του αυτοκινήτου ή από άλλο κατασκευαστή (π.χ. υαλοκαθαριστήρες που παράγει η Valeo για το μοντέλο Golf της VW).

46. Όσον αφορά τις συμφωνίες για τις υπό εγγύηση επισκευές, τις εργασίες κατά την ανάκληση ελαττωματικών αυτοκινήτων και τη δωρεάν συντήρηση (τις οποίες ο κατασκευαστής προσφέρει δωρεάν στον πελάτη), ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου μπορεί να απαιτήσει από τους εγκεκριμένους επισκευαστές του να χρησιμοποιούν μόνο ανταλλακτικά που προμηθεύει ο ίδιος [άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο ι)]. Η απαλλαγή αυτή δικαιολογείται για οικονομικούς λόγους και από το γεγονός ότι ο κατασκευαστής του αυτοκινήτου οφείλει είτε να επιστρέψει στον επισκευαστή το κόστος των χρησιμοποιούμενων ανταλλακτικών είτε να τα αντικαταστήσει δωρεάν. Η ευέλικτη αυτή προσέγγιση δεν θα ήταν δυνατή εάν επιτρεπόταν στον εγκεκριμένο επισκευαστή να χρησιμοποιεί ανταλλακτικά που προμηθεύεται από άλλες πηγές.

⁽³⁴⁾ Ο κατασκευαστής προβαίνει σε ανάκληση όταν εντοπίζεται τεχνικό πρόβλημα σε ένα μοντέλο. Ο κατασκευαστής ζητά στη συνέχεια από τον πελάτη να απευθυνθεί σε αντιπρόσωπο ή επισκευαστή του δικτύου του για τη σχετική επισκευή, η οποία γίνεται δωρεάν. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η ανάκληση ανακοινώνεται επίσης από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης.

⁽³⁵⁾ Είναι περιττό να αναφερθούν τα δικαιώματα αυτά στο κείμενο του σχεδίου ΚΑΚ. Αυτό θα δημιουργούσε άλλωστε την εσφαλμένη εντύπωση ότι παρόμοια δικαιώματα δεν υπάρχουν για άλλα προϊόντα η διανομή των οποίων διέπεται από τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999, ο οποίος δεν αναφέρεται ρητά στα δικαιώματα αυτά.

3.3. Κανόνες σχετικά με τη λύση των συμβάσεων αντιπροσωπείας και την επίλυση των διαφορών

47. Για να αποφευχθεί η μονομερής καταγγελία της σύμβασης από τον κατασκευαστή όταν ο διανομέας ή επισκευαστής υιοθετεί ανταγωνιστική συμπεριφορά που δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο περιορισμού βάσει του σχεδίου πρότασης, η ειδοποίηση για την καταγγελία της σύμβασης πρέπει να αναφέρει σαφώς τους σχετικούς λόγους (άρθρο 3 παράγραφος 5). Επιπρόσθετα, το σχέδιο ΚΑΚ προβλέπει (άρθρο 3 παράγραφος 6), όπως και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, προειδοποιητική προθεσμία ενός έτους σε περίπτωση αναδιοργάνωσης του δικτύου ή εάν πρέπει να καταβληθεί αποζημίωση στον αντιπρόσωπο, και δύο ετών σε όλες τις άλλες περιπτώσεις. Στο πλαίσιο των διαβουλεύσεων με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους τρίτους, η Επιτροπή θα εξετάσει επίσης εάν ένας διανομέας που πληροί τα ποιοτικά κριτήρια που έχει καθορίσει ο προμηθευτής πρέπει να έχει τη δυνατότητα να αποκτήσει αντιπροσωπεία από άλλο αντιπρόσωπο του δικτύου του ίδιου προμηθευτή.
48. Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης, αλλά και όταν ανακλύπουν διαφορές ως προς την εκπλήρωση των συμβατικών υποχρεώσεων, τα μέρη πρέπει να δέχονται στη συμφωνία διανομής που συνάπτουν ότι οι διαφορές μπορούν να παραπέμπονται σε ανεξάρτητο εμπειρογνώμονα ή διαιτητή (άρθρο 3 παράγραφος 6). Η διάταξη αυτή βασίζεται στην αντίστοιχη διάταξη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, η οποία εφαρμοζόταν σε ορισμένα είδη διαφορών, όπως εκείνες που αφορούν στόχους πωλήσεων. Δεδομένου ότι η χρησιμότητα της διάταξης αυτής είναι πλέον αναμφισβήτητη, το σχέδιο ΚΑΚ επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της σε όλες τις σχετικές με συμβατικές υποχρεώσεις διαφορές.

4. ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΟΙ ΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΕΣ

49. Οι ανεξάρτητοι επισκευαστές (π.χ. ανεξάρτητα συνεργεία, αλυσίδες κέντρων ταχείας τοποθέτησης, κέντρα εξυπηρέτησης όπως το Midas, συνεργεία αμαξωμάτων) αντιπροσωπεύουν σε μέσο όρο το 50 % περίπου όλων των επισκευών στο σύνολο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για να είναι σε θέση να ανταγωνιστούν τους «επίσημους» εγκεκριμένους επισκευαστές, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές πρέπει να έχουν πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες, κατάρτιση, διαγνωστικό εξοπλισμό και εργαλεία (άρθρο 4 παράγραφος 2). Χωρίς την πρόσβαση στις διευκολύνσεις αυτές, οι ανεξάρτητοι επισκευαστές δεν μπορούν, για παράδειγμα, να πραγματοποιήσουν την κανονική συντήρηση των 10 000 km ενός αυτοκινήτου τύπου Smart, για την οποία απαιτείται συγκεκριμένο είδος λογισμικού που προμηθεύει η Mercedes είτε «online» είτε σε CD-ROM. Για το σκοπό αυτό, το σχέδιο ΚΑΚ ενισχύει την υποχρέωση που έχουν οι κατασκευαστές να παρέχουν στους ανεξάρτητους επισκευαστές πρόσβαση σε όλες τις τεχνικές πληροφορίες που είναι διαθέσιμες στους επίσημους επισκευαστές. Η πρόσβαση αυτή πρέπει να παρέχεται χωρίς καθυστέρηση και χωρίς διακρίσεις (μεταξύ αντιπροσώπων και ανεξάρτητων επισκευαστών), με προσιτούς όρους και σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας. Κατά το παρελθόν, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, ο οποίος προέβλεπε ήδη ορισμένα δικαιώματα πρόσβασης, η πρόσβαση αυτή παρέχόταν συχνά με επαχθείς όρους από κατασκευαστές που πωλούσαν πλήρη πακέτα τεχνικών πληροφοριών σε πολύ υψηλές τιμές που δεν ήταν προσιτές στους ανεξάρτητους επισκευαστές περισσότερων σημάτων. Ωστόσο, όταν οι τεχνικές πληροφορίες ή η κατάρτιση παρέχονται έναντι τιμήματος στους επίσημους επισκευαστές, η αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων συνεπάγεται ότι οι ανεξάρτητοι επισκευαστές πρέπει επίσης να καταβάλλουν αντίστοιχες αντισταθμίσεις.
50. Η εξασφάλιση του δικαιώματος πρόσβασης που προβλέπει το σχέδιο ΚΑΚ, το οποίο όχι μόνο καλύπτει σαφώς το αναγκαίο

λογισμικό και τους κώδικες πρόσβασης, τα εργαλεία περιλαμβανομένου του διαγνωστικού εξοπλισμού, το λοιπό εξοπλισμό και την κατάρτιση, είναι αναγκαία για να δοθεί στους ανεξάρτητους επισκευαστές η δυνατότητα να επισκευάζουν σύγχρονα αυτοκίνητα (των οποίων οι ιδιοκτήτες προσφεύγουν όλο και περισσότερο σε ανεξάρτητους επισκευαστές καθώς αυξάνει η ηλικία του αυτοκινήτου τους), να παρέχουν υπηρεσίες ποιότητας και να συμβάλουν στην ασφαλή και αξιόπιστη λειτουργία όλων των αυτοκινήτων οχημάτων. Χωρίς πρόσβαση στις διευκολύνσεις αυτές, τα τεχνικά προϊόντα αυτών των φορέων, οι οποίοι πραγματοποιούν το 50 % περίπου των εργασιών εξυπηρέτησης μετά την πώληση, θα τείνουν να μειώνονται, ιδίως όσον αφορά τα σύγχρονα αυτοκίνητα τα οποία είναι εξοπλισμένα με περισσότερα ηλεκτρονικά συστήματα. Οι διαθέσιμες έρευνες δείχνουν ότι οι ανεξάρτητοι επισκευαστές προσφέρουν υπηρεσίες μετά την πώληση ποιότητας εφάμιλλης με εκείνη των εγκεκριμένων αντιπροσώπων και ότι οι καταναλωτές είναι εξίσου ικανοποιημένοι από τις υπηρεσίες των δύο ομάδων επισκευαστών⁽³⁶⁾. Υπάρχουν μόνο δύο όρια στην πρόσβαση αυτή: οι κατασκευαστές δεν είναι υποχρεωμένοι να παρέχουν πρόσβαση σε τεχνικές πληροφορίες που θα επέτρεπαν σε έναν τρίτο να παρακάμψει ή να εξουδετερώσει αντικλεπτικές συσκευές εγκατεστημένες στο όχημα (βλέπε σημείο 25 της αιτιολογικής σκέψης) ή στο λογισμικό που επιτρέπει τον επαναπρογραμματισμό των υπολογιστών ενός αυτοκινήτου οχήματος (π.χ. για να αυξηθεί η ισχύς του κινητήρα).

51. Διευρύνεται επίσης ο ομάδα των φορέων που μπορούν να ζητήσουν πρόσβαση (βλέπε σημείο 25 της αιτιολογικής σκέψης και άρθρο 4 παράγραφος 2): πρόσβαση στις ανωτέρω διευκολύνσεις πρέπει να παρέχεται όχι μόνο σε ανεξάρτητους επισκευαστές, αλλά επίσης σε κατασκευαστές εξοπλισμού ή εργαλείων επισκευής, σε εκδότες τεχνικών εντύπων πληροφόρησης, σε αυτοκινητιστικές λέσχες, σε επιχειρήσεις οδικής βοήθειας και σε επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες επίβλεψης και δοκιμών ή κατάρτιση για επισκευαστές.
52. Οι ανεξάρτητοι επισκευαστές πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ανταλλακτικά. Για παράδειγμα, ένα συνεργείο αμαξωμάτων πρέπει να μπορεί να αγοράζει τμήματα αμαξωματος ή φανούς από αντιπρόσωπο αυτοκινήτων ή από επίσημο επισκευαστή, εφόσον τα συστατικά αυτά μέρη δεν διατίθενται συνήθως από ανεξάρτητους διανομείς ανταλλακτικών. Το σχέδιο ΚΑΚ διευκρινίζει ρητά ότι οι επίσημοι επισκευαστές μπορούν να πωλούν ανταλλακτικά στους ανεξάρτητους επισκευαστές που τα χρειάζονται για να επισκευάζουν και να συντηρούν αυτοκίνητα (άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο β) τέταρτη περίπτωση). Η προσέγγιση αυτή είναι ίδια με εκείνη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 και πρέπει να υιοθετηθεί και στο νέο κανονισμό.

5. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΙΣΧΥΟΣ ΤΟΥ ΚΑΚ ΚΑΙ ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ

53. Ο νέος ΚΑΚ θα αρχίσει να ισχύει την 1η Οκτωβρίου 2002. Φαίνεται σκόπιμο να περιοριστεί η διάρκεια ισχύος του σε εκείνη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999, ο οποίος λήγει στις 31 Μαΐου 2010 (δηλαδή επτά έτη και οκτώ μήνες). Αυτό θα επιτρέψει στην Επιτροπή να επανεξετάσει τη γενική κατάσταση το 2010 για όλες τις βιομηχανίες. Η διάρκεια ισχύος του νέου κανονισμού είναι συγκρίσιμη με εκείνη του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 (επτά έτη).

⁽³⁶⁾ Μελέτη Autopolis, σ. 13-14, τμήμα 3.6., με παραπομπή σε δήλωση του CECRA σε απάντηση στο ερωτηματολόγιο που απέστειλε η Επιτροπή τον Αύγουστο του 2000· για περισσότερες πληροφορίες και αναφορές βλέπε την έκθεση αξιολόγησης της Επιτροπής για τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, σημείο 396.

54. Για να δοθεί στους φορείς της αγοράς η δυνατότητα να προσαρμοστούν στη νέα κατάσταση, η νέα απαλλαγή κατά κατηγορίες πρέπει, όπως συνήθως, να προβλέπει μια μεταβατική περίοδο. Στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, η μεταβατική περίοδος ήταν ένα έτος και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 ένα έτος και επτά μήνες.
55. Πρέπει ωστόσο να ληφθούν υπόψη ορισμένα συμπληρωματικά στοιχεία:
- το νέο καθεστώς αντιπροσωπεύει μια σημαντική μεταβολή σε σχέση με τις αρχές του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, παρόλο που ορισμένα από τα στοιχεία του προηγούμενου κανονισμού διατηρούνται και ενισχύονται,
 - η έκθεση αξιολόγησης κατέδειξε σαφώς ότι οι στόχοι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 δεν επιτεύχθηκαν πλήρως: οι μεταβολές που εισάγονται με τον νέο κανονισμό είναι απαραίτητες και ζητούνται από τους καταναλωτές,
 - όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς γνωρίζουν ότι μετά την 1η Οκτωβρίου 2002 οι δραστηριότητές τους θα διέπονται από νέους κανόνες: ορισμένοι κατασκευαστές έχουν ήδη καταγγείλει τις συμβάσεις με όλους τους αντιπροσώπους τους για να μπορέσουν να τις προσαρμόσουν στο νέο καθεστώς από την 1η Οκτωβρίου,
 - το σχέδιο ΚΑΚ είναι ευνοϊκό για τους διανομείς και τους εγκεκριμένους επισκευαστές, εφόσον τους παρέχει την ευκαιρία να αναπτύξουν σχέσεις ανταγωνισμού που δεν είναι δυνατές βάσει του ισχύοντος κανονισμού.
56. Προτείνεται συνεπώς μια γενική μεταβατική περίοδος ενός έτους, δηλαδή έως τις 30 Σεπτεμβρίου 2003.

6. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ ΝΕΟΥ ΚΑΚ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΤΟΥΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΟΥΣ ΦΟΡΕΙΣ

57. Η επιλεγείσα προσέγγιση αποσκοπεί στην επίλυση των προβλημάτων ανταγωνισμού που εντοπίζονται στην έκθεση αξιολόγησης με την εισαγωγή πιο ευέλικτου συστήματος που παρέχει σε όλους τους φορείς μεγαλύτερη ευελιξία και ελευθερία για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Οι δυνατότητες που έχουν οι κατασκευαστές να επιλέγουν τους διανομείς και τους επισκευαστές τους βάσει ποιοτικών κριτηρίων διατηρούνται και δεν συνοδεύονται από την υποχρέωση να ανοίξουν τα συστήματα διανομής τους σε νέους φορείς, όπως τα σουπερμάρκετ ή οι φορείς που δραστηριοποιούνται αποκλειστικά μέσω του Διαδικτύου εάν δεν το θεωρούν σκόπιμο. Για τους ανεξάρτητους φορείς που παρέχουν υπηρεσίες μετά την πώληση, η επιλεγείσα προσέγγιση αποσκοπεί στην αύξηση του επιπέδου των επαγγελματικών τους προσόντων και στην ενίσχυση της ικανότητάς τους να παρέχουν στους καταναλωτές υψηλής ποιότητας υπηρεσίες μετά την πώληση.

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

58. Η διαδικασία που πρέπει να ακολουθηθεί για την προετοιμασία των κανονισμών απαλλαγής κατά κατηγορίες καθορίζεται στα άρθρα 5 και 6 του κανονισμού του Συμβουλίου αριθ. 19/65/ΕΟΚ Σύμφωνα με τις διατάξεις αυτές, όταν η Επιτροπή προτείνει τη θέσπιση κανονισμού, πρέπει να δημοσιεύσει το σχέδιο της σχετικής πρότασης και να καλέσει τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός συγκεκριμένου χρονικού διαστήματος που δεν μπορεί να είναι μικρότερο του μηνός. Επιπρόσθετα, η Επιτροπή πρέπει να ζητήσει τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για τις περιοριστικές τακτικές και τις δεσπόζουσες θέσεις δύο φορές: την πρώτη πριν από τη δημοσίευση του σχεδίου κανονισμού και τη δεύτερη πριν από τη θέσπισή του. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καλωσορίζει κάθε παρατήρηση που επισημαίνει ενδεχόμενες αρνητικές συνέπειες του κανονισμού στην οδική ασφάλεια και το περιβάλλον.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΠΟΙΟΥΣ ΕΙΝΑΙ ΑΝΑΓΚΑΙΟΣ ΕΝΑΣ ΝΕΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ ΚΑΤΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΝΟΜΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Αρνητικό αποτέλεσμα της αξιολόγησης του ισχύοντος κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες (κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95) στην έκθεση της Επιτροπής της 15ης Νοεμβρίου 2000

1. Η παράταση της ισχύος του σημερινού κανονισμού απαλλαγής κατά κατηγορίες (ΕΚ) αριθ. 1475/95 δεν αποτελεί πραγματική επιλογή. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 βασιζόταν στον παλαιό κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 123/85 που εφαρμόζονταν πριν στον εν λόγω τομέα. Η έκθεση αξιολόγησης που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 15 Νοεμβρίου 2000 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ορισμένοι βασικοί στόχοι του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 δεν επιτεύχθηκαν. Η αξιολόγηση οδήγησε ιδίως στα ακόλουθα συμπεράσματα όσον αφορά τη διανομή επιβατικών αυτοκινήτων:
- α) ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 αποτελεί πράγματι ενιαίο πλαίσιο αναφοράς, εφόσον όλα τα καινούργια αυτοκίνητα οχήματα διανέμονται με τον ίδιο τρόπο, δηλαδή μέσω συστημάτων που συνδυάζουν στοιχεία αποκλειστικής και επιλεκτικής διανομής·
 - β) το παράλληλο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών δεν εκπληρώνει το ρόλο του και η σημασία του παραμένει οριακή. Όπως καταδεικνύεται στην εξαμηνιαία έκθεση της Επιτροπής για τις τιμές των αυτοκινήτων, οι διαφορές τιμών στην Ευρώπη είναι ακόμα μεγάλες. Το παράλληλο εμπόριο δεν είναι επαρκώς σημαντικό για να μπορεί να επηρεάσει την τιμολογιακή πολιτική των κατασκευαστών. Μια μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΓΔ Ανταγωνισμού καταδεικνύει ότι οι αυτές οι διαφορές τιμών δεν οφείλονται μόνο σε φορολογικές διαφορές μεταξύ ⁽¹⁾ κρατών μελών, αλλά επίσης και στις τιμολογιακές πολιτικές των κατασκευαστών· επιπλέον οι διαμεσολαβητές δεν μπορούν να ασκήσουν το ρόλο τους αποτελεσματικά όσον αφορά την αγορά καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων σε άλλα κράτη μέλη·
 - γ) η χρησιμοποίηση νέων μεθόδων εμπορίας, ιδίως μέσω του Διαδικτύου, είναι δυσχερής στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, όπως και η πώληση καινούργιων αυτοκινήτων μέσω αντιπροσωπειών που διανέμουν αυτοκίνητα περισσότερων κατασκευαστών·
 - δ) δεν υπάρχει αυτόματη σχέση ανάμεσα στην πώληση καινούργιων αυτοκινήτων και στην εξυπηρέτηση μετά την πώληση. Η σύνδεση των δύο δραστηριοτήτων θεωρούνταν δεδομένη στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, ο οποίος επέβαλε υποχρέωση επιλογής μόνον αντιπροσώπων που προσφέρουν επίσης υπηρεσίες μετά την πώληση. Επιπλέον, η έκθεση αξιολόγησης κατέδειξε ότι η εξειδίκευση που απαιτείται για την επισκευή αυτοκινήτων οχημάτων δεν προϋποθέτει κατ' ανάγκη την ταυτόχρονη άσκηση δραστηριοτήτων αντιπροσωπείας· η διαπίστωση αυτή επιβεβαιώθηκε από μια μελέτη που εκπονήθηκε για λογαριασμό της ΓΔ Ανταγωνισμού ⁽²⁾·
 - ε) η πρόσβαση ανεξάρτητων επισκευαστών σε τεχνικές πληροφορίες δεν εξασφαλίζεται σε επαρκή βαθμό·
 - στ) οι κατασκευαστές ανταλλακτικών δεν έχουν επαρκή πρόσβαση στους αντιπροσώπους και οι αντιπρόσωποι δεν χρησιμοποιούν σε επαρκή βαθμό ανταλλακτικά που προμηθεύουν απευθείας οι κατασκευαστές ανταλλακτικών· αντίθετα, οι αντιπρόσωποι αγοράζουν τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούν κυρίως από τον κατασκευαστή των αυτοκινήτων που διανέμουν, παρόλο που το 80 % περίπου των συστατικών τους μερών δεν παράγονται από αυτόν τον κατασκευαστή και θα μπορούσαν σε ορισμένο βαθμό να προμηθεύονται απευθείας και σε χαμηλότερες τιμές από τους κατασκευαστές ανταλλακτικών·
 - η) ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1475/95 δεν ενίσχυσε επαρκώς την ανεξαρτησία των αντιπροσώπων. Πράγματι, οι αντιπρόσωποι εξακολουθούν να εξαρτώνται σε ιδιαίτερα μεγάλο βαθμό από τους κατασκευαστές, παρόλο που ο κανονισμός διέκρινε τις δυνατότητες προσφυγής σε συμφωνημένους και όχι πλέον σε επιβεβλημένους στόχους πωλήσεων, παρείχε στους αντιπροσώπους δικαίωμα να πωλούν αυτοκίνητα άλλων κατασκευαστών υπό ορισμένους αυστηρούς όρους και επέβαλε μεγαλύτερες προειδοποιητικές προθεσμίες (στις περισσότερες περιπτώσεις δύο έτη αντί ενός έτους που προέβλεπε ο προηγούμενος κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 123/85).

2. Η αυτοκινητοβιομηχανία δεν συμμορφώνεται με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 και οι καταναλωτές δεν είναι ικανοποιημένοι από τη λειτουργία του

2. Παρόλο που το καθεστώς του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 είναι πολύ ευνοϊκό για την αυτοκινητοβιομηχανία, οι κατασκευαστές συχνά δεν συμμορφώθηκαν με τις απαιτήσεις του, υποχρεώνοντας έτσι την Επιτροπή να θεσπίσει τέσσερις αποφάσεις για την επιβολή προστίμων. Στις 28.1.1998, η Επιτροπή επέβαλε στην Volkswagen πρόστιμο 102 εκατ. ευρώ για παρεμπόδιση του παράλληλου εμπορίου στην Ιταλία (το οποίο μειώθηκε από το Πρωτοδικείο σε 90 εκατ. ευρώ). Στις 20.9.2000, η Επιτροπή επέβαλε στην Opel Nederland πρόστιμο 43 εκατ. ευρώ για περιορισμό του παράλληλου εμπορίου στις Κάτω Χώρες. Στις 30.5.2001, η Επιτροπή επέβαλε εκ νέου πρόστιμο 30,96 εκατ. ευρώ στην Volkswagen για τις τιμολογιακές πρακτικές της στη Γερμανία, αυτή τη φορά για το μοντέλο Passat, και στις 10.10.2001 επέβαλε πρόστιμο 71,825 εκατ. ευρώ στην DaimlerChrysler για παρεμπόδιση του παράλληλου εμπορίου στη Γερμανία, περιορισμό των πωλήσεων σε εταιρείες χρηματοδοτικής μίσθωσης και επιβολή τιμών μεταπώλησης στο Βέλγιο ⁽³⁾.

3. Ο σημαντικός αριθμός καταγγελιών καταναλωτών που λήφθηκαν στην Επιτροπή τα τελευταία χρόνια καταδεικνύει ότι και οι καταναλωτές θεωρούν μη ικανοποιητικό το ρυθμιστικό πλαίσιο του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95.

⁽¹⁾ «Car Price Differentials in the European Union, an economic analysis», των καθηγητών Verboven και Degryse.

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

⁽³⁾ Λεπτομέρειες σχετικά με τις υποθέσεις αυτές δίνονται στο δικτυακό τόπο της ΓΔ Ανταγωνισμού.

3. Οι απόψεις και οι εκθέσεις των εθνικών αρχών ανταγωνισμού

4. Τα περισσότερα κράτη μέλη που γνωστοποίησαν τις απόψεις τους ανέφεραν ότι οι κανόνες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 πρέπει να αναθεωρηθούν, παρόλο που υπάρχουν διαφορές μεταξύ κρατών μελών ως προς την έκταση της αναθεώρησης. Οι αρχές ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου και της Δανίας προέβησαν επίσης σε αξιολόγηση της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95 και κατέληξαν στα ακόλουθα συμπεράσματα:

— Στην έκθεσή της του Απριλίου 2000 για την «Προσφορά καινούργιων αυτοκινήτων οχημάτων στο Ηνωμένο Βασίλειο», οι αρχές ανταγωνισμού του Ηνωμένου Βασιλείου επέκριναν τις επιπτώσεις των συστημάτων επιλεκτικής και αποκλειστικής διανομής που επιτρέπονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 στις τιμές καινούργιων αυτοκινήτων, την καινοτομία και τις επιλογές των καταναλωτών. Η βρετανική αρχή ανταγωνισμού εκτιμά ότι απαιτούνται ουσιαστικές αλλαγές για να εξουδετερωθούν οι αρνητικές αυτές επιπτώσεις. Συνιστά, μεταξύ άλλων, να μην επιτρέπεται στους κατασκευαστές να παραχωρούν αποκλειστικές περιοχές στους αντιπροσώπους και να μην τους παρέχεται δυνατότητα να αρνούνται να προμηθεύουν αυτοκίνητα σε μεταπωλητές λιανικής. Συνιστά επίσης να μην επιτρέπεται στους κατασκευαστές να απαιτούν από τους αντιπροσώπους τους να πωλούν το πλήρες φάσμα αυτοκινήτων συγκεκριμένου μοντέλου και να μην υπάρχει αυτόματη σχέση μεταξύ πωλήσεων και εξυπηρέτησης μετά την πώληση. Τάσσεται συνεπώς υπέρ της αναθεώρησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95.

— Την άνοιξη του 2001, η δανική αρχή ανταγωνισμού κατάρτισε έκθεση για τις «Συμφωνίες και τιμές στον τομέα των αυτοκινήτων οχημάτων». Η έκθεση συμπεραίνει ότι στη Δανία ο ενδοσηματικός ανταγωνισμός, δηλαδή μεταξύ μελών του ίδιου δικτύου, είναι ανύπαρκτος στις αγορές καινούργιων αυτοκινήτων και ανταλλακτικών. Η δανική αρχή ανταγωνισμού εντοπίζει τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95 ως την κύρια αιτία της έλλειψης ανταγωνισμού, ιδίως στην αγορά υπηρεσιών μετά την πώληση. Η δανική αρχή ανταγωνισμού συνιστά συνεπώς «το μελλοντικό σύστημα διανομής καινούργιων αυτοκινήτων να μην βασίζεται σε ποσοτικά κριτήρια αποκλειστικής διανομής, αλλά μόνο σε ποιοτικές απαιτήσεις».

4. Ο γενικός κανονισμός απαλλαγής κατά κατηγορίες για τους οριζόντιους περιορισμούς (κανονισμός της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 2790/1999) δεν επαρκεί για την επίλυση των προβλημάτων στον τομέα της διανομής αυτοκινήτων οχημάτων

5. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999, ο οποίος θεσπίστηκε στις 22 Δεκεμβρίου 1999, θεσπίζει απαλλαγή κατά κατηγορίες που εφαρμόζεται σε όλες τις συμφωνίες διανομής σε όλους τους οικονομικούς τομείς που δεν υπόκεινται στην εφαρμογή ειδικών κανόνων, όπως ο τομέας των αυτοκινήτων οχημάτων (βλέπε άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999). Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 αντιπροσωπεύει τη νέα προσέγγιση όσον αφορά τους οριζόντιους περιορισμούς και πρέπει συνεπώς να αποτελέσει τη βάση για τη νέα κανονιστική για τη διανομή αυτοκινήτων οχημάτων. Ωστόσο, με τη σημερινή του μορφή, η εφαρμογή του νέου νομοθετικού πλαισίου για τους οριζόντιους περιορισμούς δεν θα επέφερε ουσιαστική μεταβολή της σημερινής κατάστασης στον τομέα της διανομής. Το μειονέκτημα αυτό οφείλεται αφενός στα προβλήματα ανταγωνισμού που δημιουργούνται λόγω της ομοιογένειας των συστημάτων διανομής και, αφετέρου, στο γεγονός ότι απαιτούνται ειδικές διατάξεις για να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα που εντοπίζει η Επιτροπή στην έκθεση αξιολόγησης.

6. Η Επιτροπή μπορεί να άρει το ευεργέτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 στις περιπτώσεις στις οποίες η πρόσβαση ή ο ανταγωνισμός σε δεδομένη αγορά περιορίζεται σε ουσιαστικό βαθμό από το σωρευτικό αποτέλεσμα⁽¹⁾ παράλληλων δικτύων που απορρέουν από παρόμοιες οριζόντιες συμφωνίες και καλύπτουν περισσότερο από το 50 % της αγοράς και ελέγχονται από ανταγωνιζόμενους προμηθευτές ή αγοραστές. Οι κατευθυντήριες γραμμές για τους οριζόντιους περιορισμούς διευκρινίζουν σαφώς ότι σημαντικοί περιορισμοί του ανταγωνισμού μπορούν να προκύψουν εάν το ποσοστό κάλυψης της αγοράς από το επιλεκτικό σύστημα διανομής υπερβαίνει το 50 % και εάν το σωρευτικό μερίδιο αγοράς των πέντε μεγαλύτερων προμηθευτών υπερβαίνει επίσης το 50 %, ενώ παράλληλα οι προμηθευτές εφαρμόζουν ποσοτικά κριτήρια επιλογής που περιορίζουν άμεσα τον αριθμό των εγκεκριμένων αντιπροσώπων. Αυτά τα δίκτυα συστημάτων επιλεκτικής διανομής μπορούν να έχουν ως αποτέλεσμα το σημαντικό περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ διανομέων του ίδιου σήματος, καθώς και το δυνητικό αποκλεισμό από την αγορά νέων πιο αποτελεσματικών διανομέων, περιορίζοντας έτσι τον ανταγωνισμό σε βάρος των τελικών καταναλωτών και αυξάνοντας τον κίνδυνο σύμπραξης μεταξύ μεγάλων προμηθευτών.

7. Όλες οι μάρκες καινούργιων αυτοκινήτων σε κάθε κράτος μέλος πωλούνται σήμερα μέσω παρόμοιων δικτύων εγκεκριμένων αντιπροσώπων που συνδυάζουν στοιχεία αποκλειστικότητας και επιλεκτικότητας (ποιοτικής και ποσοτικής) και άλλους οριζόντιους περιορισμούς. Κατά συνέπεια, η σωρευτική κάλυψη των δικτύων αυτών υπερβαίνει κατά πολύ το 50 % της σχετικής αγοράς (στην πραγματικότητα ανέρχεται σε 100 % σχεδόν) και το σωρευτικό μερίδιο αγοράς των πέντε μεγαλύτερων προμηθευτών υπερβαίνει επίσης το 50 % της αγοράς. Υπάρχει υπέρβαση των ορίων αυτών τόσο στο σύνολο της ΕΚ όσο και σε όλα τα κράτη μέλη.

8. Ένα άλλο πρόβλημα που επηρεάζει την αγορά καινούργιων αυτοκινήτων και εξυπηρέτησης μετά την πώληση είναι ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 καλύπτει τους οριζόντιους περιορισμούς μέχρι μεριδίου αγοράς 30 %. Οποιοσδήποτε από τους δυνατούς ορισμούς της σχετικής αγοράς και εάν επιλεγεί, είναι πιθανό ότι ορισμένα από τα δίκτυα διανομής των κατασκευαστών υπερβαίνουν το όριο του 30 %, όπως άλλωστε και οι δραστηριότητές τους στην αγορά υπηρεσιών μετά την πώληση και επισκευών, οι οποίες είναι πιθανό ότι ασκούνται σε ειδικά για κάθε σήμα τμήματα της αγοράς όπου οι κατασκευαστές έχουν υψηλά μερίδια αγοράς, λαμβανομένου ιδίως υπόψη του γεγονότος ότι όσο ισχύει η εγγύηση του κατασκευαστή τα αυτοκίνητα εξυπηρετούνται αποκλειστικά σχεδόν από εγκεκριμένο αντιπρόσωπο. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 δεν θα κάλυπτε επομένως μεγάλο μέρος των δικτύων πωλήσεων και επισκευών στην ΕΚ.

(1) «Κατευθυντήριες γραμμές για τους οριζόντιους περιορισμούς», ανακοίνωση της Επιτροπής (ΕΕ C 291 της 13.10.2000, σ. 1), σημείο 119(7).

9. Όσον αφορά το διασηματικό ανταγωνισμό, η εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 στη διανομή καινούργων αυτοκινήτων θα αποτελούσε οπισθοχώρηση σε σχέση με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1475/95, εφόσον θα επέτρεπε την επιβολή υποχρέωσης μη ανταγωνισμού, δηλαδή υποχρέωσης να μην υπερβαίνουν οι πωλήσεις αυτοκινήτων άλλου κατασκευαστή το 20 % των συνολικών πωλήσεων του αντιπροσώπου, για περίοδο πέντε ετών, μετά την οποία πρέπει να γίνει νέα διαπραγμάτευση της ρήτηρας. Εάν ο αντιπρόσωπος χρησιμοποιεί εγκαταστάσεις που ανήκουν στον κατασκευαστή ή μισθώνονται από αυτόν, η υποχρέωση μη ανταγωνισμού δεν υπόκειται σε χρονικό περιορισμό. Βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1475/95, η απρόσκοπτη διανομή περισσότερων σημάτων επιτρέπεται μόνο υπό τον όρο ότι πραγματοποιείται με χωριστή νομική οντότητα, διοίκηση και χώρους πωλήσεων.
10. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 δεν περιέχει την ονομαζόμενη «ρήτρα διαθεσιμότητας», η οποία επιτρέπει στους αντιπροσώπους να παραγγέλνουν ένα αυτοκίνητο που θα πωληθεί σε ξένο καταναλωτή που επιθυμεί να αγοράσει από άλλη χώρα αυτοκίνητο με τις ίδιες προδιαγραφές με το μοντέλο που πωλείται στη χώρα του (όπως συμβαίνει στην περίπτωση πολλών βρετανών καταναλωτών που παραγγέλνουν στην Ηπειρωτική Ευρώπη αυτοκίνητο με δεξί τιμόνι). Ωστόσο, η ρήτρα αυτή αποτελεί σημαντικό στοιχείο για την επίτευξη του στόχου για τη δημιουργία ενιαίας αγοράς διανομής αυτοκινήτων.
11. Επιπλέον, οι κανόνες που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 για την προστασία του ανταγωνισμού στην αγορά υπηρεσιών μετά την πώληση δεν φαίνονται κατάλληλοι. Είναι αξιοσημείωτο ότι ενώ η αγορά του επιβατικού αυτοκινήτου αντιπροσωπεί το 40 % του συνολικού κόστους για τον ιδιοκτήτη του, ποσοστό 40% του κόστους αυτού αντιστοιχεί στην εξυπηρέτηση μετά την πώληση από επίσημους και ανεξάρτητους επισκευαστές (το υπόλοιπο είναι το κόστος χρηματοδότησης και ασφάλισης). Και οι δύο δραστηριότητες είναι συνεπώς εξίσου σημαντικές για τους καταναλωτές. Επί του παρόντος, το πρόβλημα της πρόσβασης σε τεχνικές πληροφορίες και των πιθανών αρνητικών για τον ανταγωνισμό επιπτώσεων από την άσκηση δικαιωμάτων βιομηχανικής ιδιοκτησίας φαίνεται ότι είναι σοβαρότερο στον τομέα αυτό, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη η τεχνική πολυπλοκότητα και η μεγάλη ποικιλία των ηλεκτρονικών συστημάτων των σύγχρονων αυτοκινήτων οχημάτων. Επίσης, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 δεν εξασφαλίζει ότι οι προμηθευτές ανταλλακτικών μπορούν να πωλούν τα ανταλλακτικά τους σε αντιπροσώπους, οι οποίοι θα μπορούσαν έτσι να παράσχουν στους καταναλωτές τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ διαφόρων ανταλλακτικών.
12. Υπό τις συνθήκες αυτές, και με βάση την προσέγγιση που περιγράφεται στις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής για τους κάθετους περιορισμούς⁽¹⁾, πρέπει να θεσπιστούν αυστηρότεροι κανόνες. Το σχέδιο νέου ΚΑΚ ενσωματώνει το μεγαλύτερο μέρος του περιεχομένου του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2790/1999 και περιέχει ταυτόχρονα τους αυστηρότερους αυτούς κανόνες.

(1) Βλέπε για παράδειγμα τα σημεία 73 και 81 των κατευθυντήριων γραμμών της Επιτροπής για τους οριζόντιους περιορισμούς.

Ανακοίνωση — Κοινοποίηση των τίτλων στις ιατρικές ειδικότητες

(2002/C 67/03)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η οδηγία 93/16/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τη διευκόλυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας των ιατρών και της αμοιβαίας αναγνώρισης των διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων τους, όπως τροποποιήθηκε πρόσφατα από την οδηγία 2001/19/ΕΚ, και ιδίως το άρθρο 42α της οδηγίας αυτής, προβλέπει ότι τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή τις νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις που θεσπίζουν όσον αφορά την έκδοση διπλωμάτων, πιστοποιητικών και άλλων τίτλων στον τομέα που καλύπτεται από την οδηγία αυτή. Η Επιτροπή δημοσιεύει τη δέουσα ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, παραθέτοντας τις ονομασίες που έχουν καθορίσει τα κράτη μέλη για τους σχετικούς τίτλους κατάρτισης και, κατά περίπτωση, για τον αντίστοιχο επαγγελματικό τίτλο.

Η Ιταλία κοινοποίησε το χαρακτηρισμό της χειρουργικής θώρακα που πρέπει να τροποποιηθεί για αυτό το κράτος μέλος στον κατάλογο ιατρικών ειδικοτήτων που ισχύει για δύο ή περισσότερα κράτη μέλη.

Η Σουηδία κοινοποίησε το χαρακτηρισμό της πυρηνικής ιατρικής που πρέπει να τροποποιηθεί για αυτό το κράτος μέλος στον κατάλογο ιατρικών ειδικοτήτων που ισχύει για δύο ή περισσότερα κράτη μέλη.

Το παράρτημα Γ της οδηγίας 93/16/ΕΟΚ, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 2001/19/ΕΚ, τροποποιείται με την παρούσα ως εξής:

α) στη χειρουργική θώρακος, η ιταλική εγγραφή θα έχει ως εξής:

«Chirurgia toracica· Cardiochirurgia»

β) στην πυρηνική ιατρική, η σουηδική εγγραφή θα έχει ως εξής:

«Nukleärmedicin».

ΟΜΟΙΟΜΟΡΦΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΥΝΔΥΑΣΜΕΝΗΣ ΟΝΟΜΑΤΟΛΟΓΙΑΣ (ΣΟ)**(Κατάταξη εμπορευμάτων)**

(2002/C 67/04)

Δημοσίευση επεξηγηματικών σημειώσεων που υιοθετήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1987, για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2433/2001 της Επιτροπής ⁽²⁾.

Οι επεξηγηματικές σημειώσεις της συνδυασμένης ονοματολογίας των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ⁽³⁾ τροποποιούνται ως ακολούθως:

Σελίδα 235

6402 Άλλα υποδήματα που έχουν τα εξωτερικά πέλματα και το πάνω μέρος από καουτσούκ ή από πλαστική ύλη

Η ακόλουθη διάκριση προστίθεται μετά την πρώτη παράγραφο:

«Η απαρίθμηση των “τεχνικών χαρακτηριστικών” δεν είναι σωρευτική των “συνθετικών υλών”, αλλά πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο περιγραφικό των “συνθετικών υλών” που αναφέρονται παραπάνω.»

Σελίδα 236

6404 Υποδήματα που έχουν τα εξωτερικά πέλματα από καουτσούκ, πλαστική ύλη, δέρμα φυσικό ή ανασηματισμένο και το πάνω μέρος από υφαντικές ύλες

Η ακόλουθη διάκριση προστίθεται μετά την πρώτη παράγραφο:

«Η απαρίθμηση των “τεχνικών χαρακτηριστικών” δεν είναι σωρευτική των “συνθετικών υλών”, αλλά πρέπει να ερμηνεύεται κατά τρόπο περιγραφικό των “συνθετικών υλών” που αναφέρονται παραπάνω.»

⁽¹⁾ ΕΕ L 256 της 7.9.1987, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 329 της 14.12.2001, σ. 4.

⁽³⁾ ΕΕ C 199 της 13.7.2000, σ. 1.

Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση**(Υπόθεση COMP/M.2631 — ΡΤΤ/Hermes Versand)**

(2002/C 67/05)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Στις 25 Φεβρουαρίου 2002, η Επιτροπή αποφάσισε να μην διατυπώσει αντιρρήσεις για την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την αναγνωρίσει ως σύμφωνη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην γερμανικά γλώσσα και θα δημοσιοποιηθεί αφού διαγραφούν τα επαγγελματικά απόρρητα που ίσως περιέχει. Θα διατίθεται:

— υπό έντυπη μορφή μέσω των γραφείων πωλήσεως της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε οπισθόφυλλο),

— υπό ηλεκτρονική μορφή στη βάση δεδομένων CELEX (έκδοση «CDE»), όπου φέρει αριθμό εγγράφου 302M2631. Το CELEX είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα τεκμηρίωσης του κοινοτικού δικαίου.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συνδρομές, απευθυνθείτε στη διεύθυνση:

EUR-OP

Information, Marketing and Public Relations

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

Τηλ.: (+352) 2929 42718, φαξ: (+352) 2929 42709.

Δημοσίευση αιτήσεως καταχώρισεως κατά την έννοια του άρθρου 6 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92 του Συμβουλίου για την προστασία των γεωγραφικών ενδείξεων και των ονομασιών προέλευσης των γεωργικών προϊόντων και των τροφίμων

(2002/C 67/06)

Η δημοσίευση αυτή παρέχει το δικαίωμα υποβολής ενστάσεως κατά την έννοια του άρθρου 7 του εν λόγω κανονισμού. Οποιαδήποτε ένσταση στην αίτηση αυτή πρέπει να διαβιβάζεται μέσω της αρμοδίας αρχής ενός κράτους μέλους εντός προθεσμίας έξι μηνών από την παρούσα δημοσίευση. Η δημοσίευση αιτιολογείται από τα στοιχεία που ακολουθούν, ιδίως το στοιχείο 4.6, με τα οποία θεωρείται ότι η αίτηση δικαιολογείται κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΟΚ) αριθ. 2081/92 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΧΩΡΗΣΗΣ: ΑΡΘΡΟ 5

ΠΟΠ () ΠΓΕ (x)

Αριθμός φακέλου που δίδεται από το κράτος μέλος: —

1. Αρμόδια υπηρεσία του κράτους

Τίτλος: Δ/νση Π.Α.Π. Δενδροκηπευτικής

Διεύθυνση: Αχαρνών 2, GR-10176 ΑΘΗΝΑ

Τηλέφωνο (30-1) 529 12 74

Φαξ (30-1) 523 38 66.

2. Αιτών όμιλος

2.1. Ονομασία: Γεωργική Εταιρεία Οπωροκηπευτικών Καστοριάς

2.2. Διεύθυνση: Φωτεινή Καστοριάς, GR-52059 Καστοριά

2.3. Σύνθεση: Παραγωγοί/τυποποιητές (x) και άλλοι ()

Με 610 μέλη μηλοπαραγωγούς (καταστατικό 13225/9-11-79).

Αναγνωρίστηκε ως ομάδα παραγωγών το έτος 1981.

Πρόδρομοί της ήταν οι Γεωργικοί Συνεταιρισμοί Τοιχίου, Μαυροχωρίου, Πολυκάρπης (κύρια μηλοπαραγωγικά χωριά της ΓΕΟΚ) που ιδρύθηκαν τα έτη 1925, 1926 και 1958 αντίστοιχα. Είναι πρότυπη εταιρεία λαϊκής βάσης, από τις σημαντικότερες στην Ελλάδα.

3. Τύπος Προϊόντος: 1.6.

4. Περιγραφή της συγγραφής υποχρεώσεων

(Σύνοψη των όρων του άρθρου 4 παράγραφος 2)

4.1. **Όνομασία:** «Μήλο Καστοριάς» (Milo Kastorias)

4.2. **Περιγραφή:** Η μηλιά είναι πολυετές φυλλοβόλο δέντρο και ανήκει στη οικογένεια Rosaceae, υποοικογένεια Rosoideae. Τα άνθη είναι ερμαφρόδιτα και εκπύσσονται μαζί σχεδόν με τα φύλλα, 5-7 μαζί σε κορυμβοειδή ταξιανθία.

Ο καρπός το μήλο, είναι σαρκώδης, χυμώδης, με υπόξινη γλυκιά γεύση, ραγοειδής, με σάρκα τραγανή, λευκού χρώματος. Από βοτανική άποψη το μήλο είναι «ψευδής καρπός» καθώς στο σχηματισμό του μετέχει και το υπάνθιο (ανθοδόχη).

Στην οριοθετημένη ζώνη παραγωγής των μήλων ΠΓΕ καλλιεργούνται οι κόκκινες ποικιλίες Starking, Starkrimson, IDR Delicious, Red Ghief και οι κίτρινες ποικιλίες Golden Delicious, Johnan Gold, Granny Smith.

Η μηλιά καλλιεργείται για τον καρπό της. Τα μήλα μαζεύονται όταν έχουν αποκτήσει ορισμένους δείκτες συλλεκτικής ωριμότητας, όπως είναι η συγκέντρωση διαλυτών συστατικών (κόκκινη ποικιλία 12,5 brix, κίτρινη 14,5 brix) η αντίσταση της σάρκας στην πίεση (πρέπει να είναι 7-8 kg), η τοπική ανάπτυξη του κόκκινου χρώματος (πρέπει να είναι μεγαλύτερη από το 80 % της χρωματισμένης επιφάνειας), η εσωτερική συγκέντρωση αιθυλενίου (πρέπει να είναι 1 ppm).

Τα μήλα τρώγονται κυρίως νωπά και δευτερευόντως μαγειρεμένα με διάφορους τρόπους (κομπόστα, μαρμελάδα, ψητά, σε πίτες σε σάλτσες κ.α.). Χρησιμοποιούνται επίσης στην παραγωγή μηλίτη (αναφέρεται η παρασκευή του από τον Πλούταρχο α' αιώνας μ.Χ.), χυμού, κρασιού, λικέρ, μπράντυ, όξους. Χρησιμοποιούνται επίσης στη ζαχαροπλαστική και στην παραγωγή πηκτίνης. Το μήλο είναι καλή πηγή βιταμινών Α και C, περιέχει μεγάλα ποσά υδατανθράκων και είναι άριστη πηγή διατητητικών ινών.

4.3. **Γεωγραφική περιοχή:** Η μηλιά στο Νομό Καστοριάς καλλιεργείται κυρίως στις παραλίμνιες και παραποτάμιες περιοχές, που αποτελούν και τη ζώνη της ΓΕΟΚ (Δήμοι Καστοριάς, Βιτσιού, Αγίας Τριάδος, Ορεστίδος, Αγίων Αναργύρων Αλιάκμονα, Μακεδνών και Ίωνα Δραγούμη). Το υψόμετρο της ζώνης καλλιέργειας κυμαίνεται από 630-850 m.

Η συνολική έκταση της μηλιάς ανέρχεται σε 16 500 στρέμματα που αντιπροσωπεύει το 5 % της γεωργικής γης του Νομού.

Τα εδάφη της ζώνης μηλοπαραγωγής της ΓΕΟΚ είναι προσχωγενή και αλουβιακά, ελαφράς σύστασης, στραγγερά και ελαφρώς όξινα.

Το κλίμα είναι ηπειρωτικό με χαμηλές θερμοκρασίες το χειμώνα που ικανοποιούν πλήρως τις υψηλές απαιτήσεις σε ψύχος της μηλιάς για τη διακοπή του ληθάργου, με δροσερά καλοκαίρια, λόγω γεωγραφικού πλάτους, υψομέτρου και υδάτινων όγκων λίμνης και ποταμών, με μεγάλο εύρος θερμοκρασιών ημέρας και νύχτας, στοιχείο ευνοϊκότατο για το σχηματισμό άφθονων χρωστικών (ανθοκυανών) στους καρπούς, με μέση ετήσια βροχόπτωση 602 mm (1991-1997).

4.4. **Απόδειξη προέλευσης:** Η ονομασία μηλιά και μήλο (προέρχεται μάλλον από τις αρχαιοελληνικές διαλέκτους Αιολική και Δωρική και ποιητικά μηλεία) είναι μάλλον μεσογειακής προέλευσης.

Η μηλιά ήταν γνωστή από τους προϊστορικούς χρόνους τόσο σε αυτοφυή όσο και σε καλλιεργούμενη μορφή. Απολιθώματα μηλιάς που βρέθηκαν χρονολογήθηκαν από το 3000 π.χ.

Η καλλιέργεια της μηλιάς αναφέρεται από τον Όμηρο (η' αιώνας π.χ.) τόσο στην Οδύσσεια, ραψωδία Η, 115 «... μηλέαι αγαλόκαρποι», Ω, 340, όσο και στην Ιλιάδα, ραψωδία 152. Επίσης η καλλιέργεια της μηλιάς αναφέρεται και από τους Ησίοδο (η' αιώνας π.χ.) Θεογονία, στίχος 215, Ηρόδοτο (ε' αιώνα π.χ.) τον Αριστοφάνη στις Νεφέλες, στίχος 978, τον Θεόφραστο (δ' αιώνας π.χ.) και άλλους αρχαίους συγγραφείς.

Γνωστό από την Ελληνική Μυθολογία, το χρυσό μήλο που προσέφερε η Θεά της εκδίκησης και της φιλονικίας Έρις στο γάμο του Πηλέα και της Θεάς Θέτιδας, με την επιγραφή, «τη καλλίστη» για να εκδικηθεί επειδή μόνη από όλους τους θεούς του Ολύμπου δεν προσκλήθηκε, προκαλώντας έτσι την φιλονικία των τριών ωραιότερων θεοτήτων του Ολύμπου –της Ήρας, της Αθηνάς και της Αφροδίτης– που οδήγησε στην αρπαγή της Ελένης από τον Πάρι και στον Τρωικό Πόλεμο και έμεινε έκτοτε γνωστότατο ως «μήλο της έριδος».

Κατά τον C. H. Chandler, καθηγητή Δενδροκομίας στο Πανεπιστήμιο Καλιφόρνια, η μηλιά καλλιεργείται στην Ελλάδα από το 600 π.χ.

Στο Νομό η καλλιέργεια της μηλιάς ξεκινάει τουλάχιστον από τις αρχές του αιώνα, με πρώτους θύλακες τα ορεινά χωριά. Κατά την διάρκεια του μεσοπολέμου (1930-1940) επεκτείνεται και εδραιώνεται στις παραλίμνιες και παραποτάμιες περιοχές του Νομού, οι οποίες οριοθετούνται από τα διοικητικά όρια των Δήμων Καστοριάς, Αλιάκμονα, Μακεδνών, Βιτσιού, Αγίας Τριάδος, Ορεστίδος, Αγίων Αναργύρων και Ίωνα Δραγούμη.

Η «Γεωργική Εταιρεία Οπωροκηπευτικών Καστοριάς» είναι προαναγνωρισμένη, ομάδα μηλοπαραγωγών η οποία είναι υποχρεωμένη να τηρεί πλήρη στοιχεία των παραγωγών μελών της όσον αφορά την έκταση της καλλιέργειας, την παραγωγή και τη διάθεσή της.

Είναι επομένως καταγεγραμμένες όλες οι φυτείες και η παραγωγή κατά παραγωγό μέλος ενώ ελέγχεται ποσοτικά και ποιοτικά η παραγωγή.

Τα άριστης ποιότητας προϊόντα συγκεντρώνονται, συντηρούνται, διαλέγονται, συσκευάζονται και τυποποιούνται στα σύγχρονα ψυγεία-διαλογητήρια της ΓΕΟΚ Καστοριάς.

Οι αρμόδιοι υπάλληλοι των περιφερειακών διευθύνσεων Γεωργίας που αποτελούν τις δομές ελέγχου, ελέγχουν με βάση σχετικές υπουργικές αποφάσεις την παραγωγή, τυποποίηση και διάθεση του προϊόντος.

4.5. Μέθοδος παραγωγής

4.5.1. Συγκομιδή: Η συγκομιδή αρχίζει τέλη Σεπτεμβρίου, διαρκεί ένα μήνα και αποτελεί γιορτή.

Τα κριτήρια συλλεκτικής ωριμότητας που εφαρμόζονται από τη ΓΕΟΚ έχουν καθοριστεί από το εργαστήριο δενδροκομίας του Πανεπιστημίου Θεσσαλονίκης, Τμήμα Γεωπονίας, ύστερα από σειρά πειραμάτων που πραγματοποίησε στη ζώνη μηλιάς της ΓΕΟΚ και είναι:

A. Συγκέντρωση διαλυτών συστατικών (κόκκινες ποικιλίες 12,5 brix, κίτρινες 14,5 brix).

B. Αντίσταση της σάρκας στην πίεση 7-8 Kg.

Γ. Τοπική ανάπτυξη κόκκινου χρώματος > 80 % χρωματισμένης επιφάνειας.

Δ. Εσωτερική συγκέντρωση αιθυλενίου 1 ppm.

Με τον τρόπο αυτό ελέγχεται η ποιότητα του συγκομιζόμενου προϊόντος και αποφεύγονται σε μεγάλο ποσοστό φυσιολογικές και μετασυλλεκτικές ασθένειες κατά τη συντήρησή.

Η συγκομιδή των καρπών γίνεται από τον παραγωγό με το χέρι (ένα-ένα) μέσα σε πλαστικά δοχεία και από εκεί μεταφέρονται σε ξύλινες κλούβες διαστάσεων 1,1 × 1,2 × 0,7 m («μπινς») οι οποίες φορτώνονται με ανυψωτικά μηχανήματα σε αυτοκίνητα και ακολούθως μεταφέρονται αυθημερόν στα ψυγεία της ΓΕΟΚ και εισάγονται αμέσως στους ψυκτικούς θαλάμους.

- 4.5.2. *Συντήρηση*: Τα μήλα συγκεντρώνονται, συντηρούνται, διαλέγονται, τυποποιούνται και συσκευάζονται στις εγκαταστάσεις της ΓΕΟΚ στην Φωτεινή, όπου βρίσκονται τα ψυγεία και διαλογητήρια της, τα πιο σύγχρονα στο είδος τους στο χώρο των Βαλκανίων.

Η αποθήκευση και συντήρηση γίνεται στους 16 ψυκτικούς θαλάμους από τους οποίους τέσσερις είναι ελεγχόμενης ατμόσφαιρας.

Τα μήλα συντηρούνται από την περίοδο της συγκομιδής έως και τον Μάιο αρχές Ιουνίου του επόμενου χρόνου.

Η ΓΕΟΚ είναι η πιο οργανωμένη επιχείρηση του αγροτικού τομέα στο Ν. Καστοριάς, διαθέτοντας αξιόλογο εξοπλισμό και τεχνική εμπειρία.

Ωστόσο στα πλαίσια του σχεδίου δράσης το οποίο έχει υποβάλλει σαν οργάνωση παραγωγών μήλων, για την υλοποίηση του οποίου θα ενισχυθεί από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο, προβλέπεται ο εκσυγχρονισμός και η προσαρμογή των υποδομών της έτσι ώστε να εξασφαλίζει στους παραγωγούς μέλη της σταθερές συνθήκες εμπορίας, επιμόρφωση, γεωργική πληροφόρηση και καλλιεργητική τεχνογνωσία φιλικότερη προς το περιβάλλον.

Ένα από βασικά συστατικά στοιχεία του εν λόγω σχεδίου δράσης είναι η απόκτηση του αναγκαίου εξοπλισμού που μαζί με τον υπάρχοντα θα τελειοποιεί και θα εκσυγχρονίζει τη διαδικασία συγκέντρωσης της παραγωγής, την επεξεργασία και την αποθήκευσή της.

- 4.5.3. *Τυποποίηση — Συσκευασία — Εμπορία*: Η μόνη μονάδα τυποποίησης και συσκευασίας στον Νομό Καστοριάς, είναι η σύγχρονη μονάδα της ΓΕΟΚ μέσω της οποίας διακινείται το σύνολο της παραγωγής του μήλου Καστοριάς για το οποίο ζητείται αναγνώριση ως ΠΠΕ.

Στην περίοδο συντήρησης σταδιακά γίνεται η διαλογή, η τυποποίηση στο υπερσύγχρονο ηλεκτρονικό διαλογητήριο, δυναμικότητας 10 τόνων/ώρα ενώ ο διαχωρισμός των μήλων σε ποιοτικές κατηγορίες γίνεται κατά ατομικό βάρος μήλου και χρώμα (ποσοστό κόκκινου 80 %).

Η συσκευασία γίνεται σε όλους τους τύπους και τα μεγέθη χαρτοκιβωτίων ανάλογα με τις απαιτήσεις και τις ιδιαιτερότητες της εσωτερικής και εξωτερικής αγοράς:

- χαρτοκιβώτιο τρίφυλλο διαστάσεων 50 × 27 × 30 cm.
- χαρτοκιβώτιο πεντάφυλλο διαστάσεων 52 × 32 × 32 cm (tray pack).
- χάρτινα δίσειρα τελάρα διαστάσεων 40 × 60 × 18 cm όπου τα μήλα τοποθετούνται σε δύο στρώσεις σε πλαστική θήκη.

Στα πλαίσια του σχεδίου δράσης που έχει υποβάλει η ΓΕΟΚ σαν οργάνωση για χρηματοδότη προβλέπεται επίσης η απόκτηση συστήματος μικροσυσκευασίας προκειμένου αυτή να ανταποκριθεί περισσότερο στις ιδιαιτερότητες της αγοράς, όσον αφορά τη μορφή με την οποία φτάνει το προϊόν στον καταναλωτή.

Προβλέπεται επίσης η απόκτηση εξοπλισμού σήμανσης που θα προβάλει τα ιδιαίτερα ποιοτικά χαρακτηριστικά και την προέλευση του προϊόντος. Προβλέπεται ακόμη η δημιουργία ενός πρατηρίου λιανικής πώλησης μήλων Καστοριάς εγγυημένης ποιότητας.

Τα μήλα της ΓΕΟΚ εξάγονται σε ποσοστό 20-30 % περίπου της ετήσιας παραγωγής σε χώρες της Ευρώπης όπως Ιταλία, Πορτογαλία, Γερμανία, Ολλανδία. Εξαγωγές σε μικρότερα όμως ποσοστά γίνονται και στο Ισραήλ, στην Αλβανία και στη Ρωσία.

- 4.6. **Δεσμός:** Τα χαρακτηριστικά του προϊόντος, μέγεθος, έντονο κόκκινο χρώμα, τα εξαιρετικά οργανοληπτικά χαρακτηριστικά, γεύση, άρωμα, χυμώδη σάρκα, η σκληρότητα της σάρκας 7-8 Kg η οποία διατηρείται με φυσιολογική μείωση μέχρι το τέλος της εμπορίας, οφείλονται στις εδαφοκλιματικές συνθήκες της περιοχής και την εφαρμοζόμενη καλλιεργητική τεχνική.

Τα εδάφη της περιοχής, τα οποία προέρχονται από φερτά υλικά των πετρωμάτων του Γράμμου και Βιτσιού (βασικά πυριγενή) έχουν ελαφρά σύσταση και είναι στραγγερά, είναι ελαφρώς όξινα, χωρίς καμιά παθολογία, περιέχουν σημαντική ποσότητα οργανικής ύλης 1,5-2 %, συντελούν καθοριστικά στη σωστή ανάπτυξη των δένδρων και την ολοκλήρωση του φυσιολογικού κύκλου ωρίμανσης του καρπού με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Το κλίμα της περιοχής που είναι ηπειρωτικό ήπιο λόγω του υδάτινου όγκου της λίμνης, με δροσερά καλοκαίρια λόγω του υψομέτρου των περιοχών καλλιέργειας της μηλιάς (630 μέτρα), συντελεί στη δημιουργία υψηλού ποσοστού διαλυτών στερεών με άριστη σχέση σακχάρων και οξέων που έχει ως αποτέλεσμα τα εξαιρετικά οργανοληπτικά χαρακτηριστικά του προϊόντος δηλαδή τη θαυμάσια γεύση, την χυμώδη και κρουστή υφή της σάρκας, το άρωμα και τη διατηρησιμότητα των καρπών.

Το υψηλό εύρος θερμοκρασιών μεταξύ ημέρας και νύκτας, ιδιαίτερα τους μήνες Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο που ολοκληρώνεται η ωρίμανση του καρπού, συντελεί στο σχηματισμό υψηλού ποσοστού ανθοκυανών που προσδίδουν το έντονο κόκκινο χρώμα (στις κόκκινες ποικιλίες) και το κίτρινο (στις κίτρινες ποικιλίες).

Οι εφαρμοζόμενες καλλιεργητικές τεχνικές που αποτελούν συνδυασμό χρόνιας εμπειρίας και γνώσης συντελούν στην παραγωγή καλοσχηματισμένων ευμέγεθων και ομοιόμορφων καρπών. Οι τεχνικές αυτές συνίστανται κυρίως στο σωστό αραίωμα την κατάλληλη εποχή, στην ορθή λίπανση κυρίως οργανική και στην ισορροπημένη άρδευση τους καλοκαιρινούς μήνες.

Γιορτές του μήλου οργανώνονταν από παλιά και εξακολουθούν και σήμερα να οργανώνονται, συνοδευόμενες από φολκλορικά στοιχεία, με τη συμμετοχή των πολιτιστικών συλλόγων. Οι εκδηλώσεις αυτές που περιλαμβάνουν τα έθιμα, κυρίως τα Χριστουγεννιάτικα στα οποία μετέχει το μήλο, οι οργανωμένες εκπαιδευτικές εκδρομές μαθητών δημοτικών σχολείων που γίνονταν από παλιά στους οπωρώνες μηλιάς, οι παροιμίες, δημιουργήματα μακρόχρονης πείρας και συμπυκνωμένης λαϊκής σοφίας («το μήλο κάτω από τη μηλιά θα πέσει», «μηλιά μέτρα τα μήλα σου», «ένα μήλο την ημέρα το γιατρό τον κάνει πέρα») αποτελούν συστατικά στοιχεία του τοπικού πολιτισμού και της παράδοσης και συμβάλλουν στη διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος και της ισορροπίας της καθημερινής ζωής των κατοίκων της περιοχής.

4.7. Δομή του ελέγχου

Όνομα: Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Καστοριάς Διεύθυνση Γεωργίας

Διεύθυνση: Διοικητήριο
Μ. Αλεξάνδρου
GR-52100 Καστοριά

- 4.8. **Επισήμανση:** Στα μέσα συσκευασίας του προϊόντος αναγράφεται υποχρεωτικά η ένδειξη «Μήλο Καστοριάς» ΠΠΕ καθώς και οι ενδείξεις που προβλέπονται στην παράγραφο 7 του άρθρου 4 του προεδρικού διατάγματος 81/93.
- 4.9. **Εθνικές απαιτήσεις:** Εφαρμόζονται οι γενικές διατάξεις του προεδρικού διατάγματος 81/93 για τη διαδικασία παραγωγής προϊόντων ΠΟΠ ή ΠΠΕ.

Αριθ. ΕΚ: G/EL/00128/2000.05.16.

Ημερομηνία παραλαβής του πλήρους φακέλου: 17 Ιουλίου 2001.

Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ**Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση**

(2002/C 67/07)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 30.10.2001**Αριθμός ενίσχυσης:** N 611/B/01**Κράτος μέλος:** Ηνωμένο Βασίλειο**Τίτλος:** Μεταποίηση και εμπορία — Αλιευτικός τομέας**Αριθμός ενίσχυσης:** N 120/01**Τίτλος:** Ενίσχυση στην Rolls-Royce για την ανάπτυξη κινητήρων**Στόχος:** Διευκόλυνση της οικονομικής και τεχνικής διαχείρισης των επιχειρήσεων του αλιευτικού τομέα μέσω συμβουλών στον τομέα αυτό**Στόχος:** Στήριξη της ανάπτυξης δύο νέων κινητήρων υψηλής προωστικής ισχύος για αεροσκάφη της πολιτικής αεροπορίας**Νομική βάση:** 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)**Νομική βάση:** 1982 Civil Aviation Act**Προϋπολογισμός:** 250 εκατομμύρια λίρες στερλίνες**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Επιστρεπτέα προκαταβολή έως 37 % των επιλέξιμων δαπανών**Προϋπολογισμός:** 40 εκατομμύρια ισπανικές πεσέτες (± 240 405 ευρώ) για το έτος 2001. (Το ποσό αυτό ισχύει για το σύνολο των τομέων που καλύπτονται από τη νομική βάση: γεωργία, δάση, αλιεία και τρόφιμα)**Διάρκεια:** Καταβολή της τελευταίας δόσης έως τις 31.3.2004**Άλλες πληροφορίες:** Ετήσια έκθεση**Διάρκεια:** Αόριστη

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aidshttp://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 3.7.2001**Κράτος μέλος:** Ιρλανδία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 209/01**Τίτλος:** Εγγύηση δανείων του Housing Finance Agency**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 20.6.2001**Στόχος:** Εργατικές κατοικίες**Κράτος μέλος:** Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας**Νομική βάση:** Housing Finance Agency Act, 1981 with its amendments 1982, 1985, 1988 and 1992**Αριθμός ενίσχυσης:** N 804/2000

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

Τίτλος: Πώληση μετοχών της GSG — Βερολίνοhttp://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Στόχος:** Εκχώρηση δημόσιας επιχείρησης σε ιδιώτη αγοραστή**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Μέτρο που δεν συνιστά ενίσχυση

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 21.12.2001**Κράτος μέλος:** Ισπανίαhttp://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 20.6.2001

Διάρκεια: 1.4.1998-31.12.2001

Κράτος μέλος: Κάτω Χώρες

Άλλες πληροφορίες: Το μέτρο συνιστά συμφωνία μεταξύ παραγωγών και εισαγωγέων προϊόντων από χαρτί και χαρτόνι, δήμεων και επιχειρήσεων διάθεσης αποβλήτων, η οποία είναι δεσμευτική για όλους τους παραγωγούς και εισαγωγείς χαρτιού και χαρτονιού στις Κάτω Χώρες

Αριθμός ενίσχυσης: NN 87/2000

Τίτλος: Σύστημα διάθεσης αποβλήτων από χαρτί και χαρτόνι σε περίπτωση μείωσης των διεθνών τιμών

Το κείμενο της απόφασης στην (στις) αυθεντική(-ές) γλώσσα(-ες), χωρίς τα εμπιστευτικά στοιχεία, είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

Στόχος: Προστασία του περιβάλλοντος

Νομική βάση: Artikel 15.36 Wet Milieubeheer

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

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Μέτρο που δεν συνιστά ενίσχυση

Ανακοίνωση για την επικείμενη λήξη ορισμένων μέτρων αντιντάμπινγκ

(2002/C 67/08)

1. Η Επιτροπή ανακοινώνει ότι, αν δεν αρχίσει επανεξέταση σύμφωνα με την ακόλουθη διαδικασία, τα κατωτέρω μέτρα αντιντάμπινγκ θα λήξουν την ημερομηνία που αναφέρεται στον κατωτέρω πίνακα, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 384/96 του Συμβουλίου ⁽¹⁾, της 22ας Δεκεμβρίου 1995, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

2. Διαδικασία

Οι κοινοτικοί παραγωγοί δύνανται να υποβάλουν γραπτώς αίτηση επανεξέτασης. Η αίτηση αυτή πρέπει να περιέχει επαρκή αποδεικτικά στοιχεία, σύμφωνα με τα οποία η άρση των μέτρων αυτών θα μπορούσε να οδηγήσει στη συνέχιση ή την επανάληψη των πρακτικών ντάμπινγκ και της ζημίας.

Σε περίπτωση κατά την οποία η Επιτροπή αποφασίσει να επανεξετάσει τα εν λόγω μέτρα, οι εισαγωγείς, οι εξαγωγείς, οι αντιπρόσωποι της εξαγούσας χώρας και οι κοινοτικοί παραγωγοί θα έχουν τη δυνατότητα να αναπτύξουν, να απορρίψουν ή να σχολιάσουν τα θέματα που εκτίθενται στην αίτηση επανεξέτασης.

3. Προθεσμία

Οι κοινοτικοί παραγωγοί μπορούν να υποβάλουν γραπτώς αίτηση επανεξέτασης, δυνάμει του προαναφερθέντος άρθρου 11 παράγραφος 2, η οποία πρέπει να περιέλθει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Εμπορίου (Τμήμα Β-1), TERV 0/13, Β-1049 Βρυξέλλες ⁽²⁾, μετά τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης και το αργότερο τρεις μήνες πριν από την ημερομηνία που αναγράφεται στον κατωτέρω πίνακα.

4. Η παρούσα ανακοίνωση δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 384/96 της 22ας Δεκεμβρίου 1995.

Προϊόν	Χώρα καταγωγής ή εξαγωγής	Μέτρα	Παραπομπή	Ημερομηνία λήξης
Μεταλλοσιλικόνη	Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας	Δασμός	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2496/97 (ΕΕ L 345 της 16.12.1997)	17.12.2002

⁽¹⁾ ΕΕ L 56 της 6.3.1996, σ. 1, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2238/2000 (ΕΕ L 257 της 11.10.2000, σ. 2).

⁽²⁾ Τέλεξ: COMEU B 21877, φαξ (32-2) 295 65 05.

III

(Πληροφορίες)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Donegal (Ιρλανδία)

(2002/C 67/09)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές συνδέσεις, η Ιρλανδία τροποποίησε, από τις 22.7.2002, τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ Δουβλίνου και Donegal που δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 266 της 16.9.2000. Τα πρότυπα που απαιτούνται για τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

Εφόσον κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει έως τις 30.4.2002 την εκμετάλλευση των εν λόγω τακτικών αεροπορικών δρομολογίων σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να ζητήσει χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Ιρλανδία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ανωτέρω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων αυτών από τις 22.7.2002.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση, από τις 22.7.2002, τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Δουβλίνου και Donegal σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για τα συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως αυτές έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

3. **Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 σχετικά με τις άδειες των αερομεταφορέων.

4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος

περιλαμβάνει τα έντυπα των αιτήσεων, σημείωμα με τα δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Donegal (προηγούμενα ποσοτικά στοιχεία επιβατών, τέλη αεροδρομίου, τεχνικές εγκαταστάσεις κ.λπ.) και όλους τους όρους της σύμβασης, διατίθενται δωρεάν από την ακόλουθη διεύθυνση:

M. Ken Gorman, Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2. Τηλ. (353-1) 604 16 18. Τέλεφαξ (353-1) 604 16 81. Adresse électronique: kengorman@dpe.ie.

6. **Στοιχεία που πρέπει να υποβάλουν οι υποψήφιοι:** Εκτός από τη συμπλήρωση της αίτησης, οι υποψήφιοι πρέπει να αποδείξουν στην αναθέτουσα αρχή, όσον αφορά την απαίτηση έναρξης των δρομολογίων από τις 22.7.2002 και τις απαιτήσεις αξιοπιστίας και συνέχειας των δρομολογίων, ότι:

α) διαθέτουν τη χρηματοοικονομική ικανότητα να αναλάβουν και να εκτελούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια,

β) κατέχουν τις αναγκαίες έγκυρες άδειες εκμετάλλευσης και πιστοποιητικά (άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης και πιστοποιητικό αερομεταφοράς) και

γ) έχουν πείρα στην εκτέλεση τακτικών επιβατικών γραμμών.

Εφόσον η αναθέτουσα αρχή κρίνει ικανοποιητικά τα στοιχεία, όσον αφορά καθένα από τα σημεία α), β) και γ) ανωτέρω, προτείνει την ανάθεση της σύμβασης στον υποψήφιο που ζητεί το χαμηλότερο αντισταθμιστικό ποσό για την τριετή διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, η αναθέτουσα αρχή δεν είναι υποχρεωμένη να κάνει αποδεκτή οποιαδήποτε προσφορά.

Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να απαιτήσει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους οικονομικούς ή/και τεχνικούς πόρους και ικανότητες του υποψηφίου και με την επιφύλαξη των ανωτέρω, να απαιτήσει ή να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες, είτε από τρίτους είτε από τον ίδιο τον υποψήφιο, σχετικά με την ικανότητά του να αναλάβει και να εκτελεί τις δεδομένες τακτικές αεροπορικές γραμμές.

Στις προσφορές οι τιμές πρέπει να εκφράζονται σε ευρώ και όλα τα σχετικά έγγραφα πρέπει να είναι συνταγμένα στην αγγλική γλώσσα. Η σύμβαση θα θεωρηθεί ως σύμβαση συναπτόμενη βάσει του ιρλανδικού δικαίου και θα υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία των ιρλανδικών δικαστηρίων.

7. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι θα αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση του δρομολογίου επί τρία έτη από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (αναλυόμενο ανά έτος). Το ποσό της αντιστάθμισης θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα ελάχιστα απαιτούμενα πρότυπα.

Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά θα καθορισθεί εκ των υστέρων από τη Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων, συναρτήσει των δαπνών και των εσόδων και, εφόσον είναι δυνατόν, του περιθωρίου κέρδους του επιτυχόντος υποψηφίου στην εκτέλεση της δεδομένης γραμμής, κατά το μέγιστο, εντός των ετήσιων ορίων που περιέχει η προσφορά.

Η σύμβαση θα περιλαμβάνει διάταξη για την τυχόν αύξηση του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αναθέτουσας αρχής και μόνον, σε περίπτωση που μεταβληθούν οι συνθήκες εκτέλεσης της γραμμής. Με την επιφύλαξη των διατάξεων που διέπουν τη λήξη της σύμβασης, η αναθέτουσα αρχή, αξιολογώντας οποιαδήποτε πρόταση αύξησης του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, θα λάβει δεόντως υπόψη τις εξελίξεις στην εκτέλεση της γραμμής οι οποίες δεν είχαν προβλεφθεί ή δεν μπορούσαν να προβλεφθούν από τον αερομεταφορέα ή οι οποίες οφείλονται σε παράγοντες που δεν είναι υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα.

Η σύμβαση θα ανατεθεί από τον Υπουργό Δημοσίων Επιχειρήσεων. Όλες οι πληρωμές θα εκφράζονται σε ευρώ και θα πραγματοποιούνται εφόσον η αναθέτουσα αρχή παραλαμβάνει δεόντως τεκμηριωμένες αξιώσεις συνοδευόμενες από πιστοποίηση των ελεγκτών του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.

8. **Περίοδος ισχύος, τροποποίηση και λήξη της σύμβασης:** Η σύμβαση θα ισχύει για περίοδο 3 ετών από τις 22.7.2002. Νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών θα προκηρυχθεί, εφόσον είναι δυνατόν, κατ' ανώτατο όριο πριν από τα τέλη της 3ετίας από τις 22.7.2002. Τυχόν τροποποίηση ή λήξη της σύμβασης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Μεταβολές των προτύπων που απαιτούνται από την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα επιτραπούν μόνον κατόπιν εκ των προτέρων σύμφωνης γνώμης της αναθέτουσας αρχής.
9. **Κυρώσεις σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν συμμορφωθεί προς τη σύμβαση:** Σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης ή εάν η πτήση ακυρωθεί με υπαιτιότητα του αερομεταφορέα, η καταβλητέα αντιστάθμιση θα σχετίζεται μόνον με το τυχόν κόστος στο οποίο υπεβλήθη ο αερομεταφορέας για τη διοχέτευση των επιβατών που εδήγησαν από την διακοπή των πτήσεων.

Η αναθέτουσα επιφυλάσσεται του δικαιώματός της να κοινοποιήσει τη λήξη της σύμβασης εφόσον, όσον αφορά την επάρεια της εκτελούμενης από τον αερομεταφορέα γραμμής και ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των ακυρουμένων πτήσεων για λόγους απευθείας καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, κρίνει ότι τα πρότυπα που απαιτούνται για την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας δεν πληρώθηκαν ή δεν πληρούνται ικανοποιητικά.

10. **Προσθεσμία υποβολής των προσφορών:** 31 ημερολογιακές ημέρες από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
11. **Διαδικασία υποβολής των προσφορών:** Οι προσφορές πρέπει να αποσταλούν ταχυδρομικώς, με συστημένη επιστολή οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επί τόπου στη διεύθυνση:

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

au plus tard à la date limite fixée au point 10, à 12.00 (heure locale), dans des enveloppes portant la mention «EASP Donegal Tender».

12. **Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πρώτη φράση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει, πριν από τις 30.4.2002, πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από την 1.9.2001, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία οικονομική αντιστάθμιση.
13. **Πράξη περί ελευθερίας ενημέρωσης του 1997:** Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων αναλαμβάνει να πράξει ό, τι είναι δυνατόν για να διατηρήσει εμπιστευτικές τυχόν πληροφορίες των υποψηφίων αερομεταφορέων, με βάση τις υποχρεώσεις της Διεύθυνσης Δημοσίων Επιχειρήσεων βάσει του νόμου και της Freedom of Information (FOI) Act του 1997. Εφόσον οι υποψήφιοι επιθυμούν να μην γνωστοποιηθούν κάποιες από τις παρεχόμενες από αυτούς πληροφορίες επειδή είναι εμπορικά ευαίσθητες, οφείλουν, κατά την υποβολή τους να τις προδιορίσουν και να διευκρινίσουν γιατί είναι ευαίσθητες. Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων θα συμβουλευθεί τους υποψηφίους σχετικά με αυτές τις ευαίσθητες πληροφορίες πριν αποφασίσει τη γνωστοποίηση των πληροφοριών βάσει της Freedom of Information Act. Εφόσον οι υποψήφιοι κρίνουν ότι οι πληροφορίες τους δεν είναι εμπορικά ευαίσθητες οφείλουν να το δηλώσουν και οι εν λόγω πληροφορίες θα γνωστοποιηθούν εφόσον υποβληθεί αίτηση βάσει της FOI.

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Kerry (Ιρλανδία)

(2002/C 67/10)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές συνδέσεις, η Ιρλανδία τροποποιεί από τις 22.7.2002 τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ Δουβλίνου και Kerry που είχαν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 266 της 16.9.2000. Τα πρότυπα που απαιτούνται για τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

Εφόσον κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει έως τις 30.4.2002 την εκμετάλλευση των εν λόγω τακτικών αεροπορικών δρομολογίων, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρής να ζητήσει χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Ιρλανδία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ανωτέρω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων αυτών από τις 22.7.2002.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση, από τις 22.7.2002, τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Δουβλίνου και Kerry σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για τα συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως αυτές έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

3. **Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 σχετικά με τις άδειες των αερομεταφορέων.

4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος περιλαμβάνει τα έντυπα των αιτήσεων, σημείωμα με τα δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Kerry (προηγούμενα ποσοτικά στοιχεία επιβατών, τέλη αεροδρομίου, τεχνικές εγκαταστάσεις κ.λπ.) και όλους τους όρους της σύμβασης, διατίθενται δωρεάν από την ακόλουθη διεύθυνση:

M. Ken Gorman, Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL -Dublin 2. Tel. (353-1) 604 16 18. Fax: (353-1) 604 16 81. Adresse électronique: kengorman@dpe.ie.

6. **Στοιχεία που πρέπει να υποβάλουν οι υποψήφιοι:** Εκτός από τη συμπλήρωση της αίτησης, οι υποψήφιοι πρέπει να αποδείξουν στην αναθέτουσα αρχή, όσον αφορά την απαίτηση έναρξης των δρομολογίων από τις 22.7.2002 και τις απαιτήσεις αξιοπιστίας και συνέχειας των δομολογίων, ότι:

α) διαθέτουν τη χρηματοοικονομική ικανότητα να αναλάβουν και να εκτελούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια,

β) κατέχουν τις αναγκαίες έγκυρες άδειες εκμετάλλευσης και πιστοποιητικά (άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης και πιστοποιητικό αερομεταφοράς) και

γ) έχουν πείρα στην εκτέλεση τακτικών επιβατικών γραμμών.

Εφόσον η αναθέτουσα αρχή κρίνει ικανοποιητικά τα στοιχεία, όσον αφορά καθένα από τα σημεία α), β) και γ) ανωτέρω, προτείνει την ανάθεση της σύμβασης στον υποψήφιο που ζητεί το χαμηλότερο αντιστάθμιστικό ποσό για την τριετή διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, η αναθέτουσα αρχή δεν είναι υποχρεωμένη να κάνει αποδεκτή οποιαδήποτε προσφορά.

Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να απαιτήσει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους οικονομικούς ή/και τεχνικούς πόρους και ικανότητες του υποψηφίου και με την επιφύλαξη των ανωτέρω, να απαιτήσει ή να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες, είτε από τρίτους είτε από τον ίδιο τον υποψήφιο, σχετικά με την ικανότητά του να αναλάβει και να εκτελεί τις δεδομένες τακτικές αεροπορικές γραμμές.

Στις προσφορές οι τιμές πρέπει να εκφράζονται σε ευρώ και όλα τα σχετικά έγγραφα πρέπει να είναι συνταγμένα στην αγγλική γλώσσα. Η σύμβαση θα θεωρηθεί ως σύμβαση συναπτόμενη βάσει του ιρλανδικού δικαίου και θα υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία των ιρλανδικών δικαστηρίων.

7. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι θα αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση του δρομολογίου επί τρία έτη από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (αναλυόμενο ανά έτος). Το ποσό της αντιστάθμισης θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα ελάχιστα απαιτούμενα πρότυπα.

Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά, θα καθορισθεί εκ των υστέρων από τη Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων, συναρτήσει των δαπνών και των εσόδων και, εφόσον είναι δυνατόν, του περιθωρίου κέρδους του επιτυχόντος υποψηφίου στην εκτέλεση της δεδομένης γραμμής, κατά το μέγιστο, εντός των ετήσιων ορίων που περιέχει η προσφορά.

Η σύμβαση θα περιλαμβάνει διάταξη για την τυχόν αύξηση του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αναθέτουσας αρχής και μόνον, σε περίπτωση που μεταβληθούν οι συνθήκες εκτέλεσης της γραμμής. Με την επιφύλαξη των διατάξεων που διέπουν τη λήξη της σύμβασης, η αναθέτουσα αρχή, αξιολογώντας οποιαδήποτε πρόταση αύξησης του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, θα λάβει δεόντως υπόψη τις εξελίξεις στην εκτέλεση της γραμμής οι οποίες δεν είχαν προβλεφθεί ή δεν μπορούσαν να προβλεφθούν από τον αερομεταφορέα ή οι οποίες οφείλονται σε παράγοντες που δεν είναι υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα.

Η σύμβαση θα ανατεθεί από τον Υπουργό Δημοσίων Επιχειρήσεων. Όλες οι πληρωμές θα εκφράζονται σε ευρώ και θα πραγματοποιούνται εφόσον η αναθέτουσα αρχή παραλαμβάνει δεόντως τεκμηριωμένες αξιώσεις συνοδευόμενες από πιστοποίηση των ελεγκτών του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.

8. Περίοδος ισχύος, τροποποίηση και λήξη της σύμβασης:

Η σύμβαση θα ισχύσει για περίοδο 3 ετών από τις 22.7.2002. Νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών θα προκηρυχθεί, εφόσον είναι δυνατόν, κατ' ανώτατο όριο πριν από τα τέλη της Ζετίας από τις 22.7.2002. Τυχόν τροποποίηση ή λήξη της σύμβασης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Μεταβολές των προτύπων που απαιτούνται από την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα επιτραπούν μόνον κατόπιν εκ των προτέρων σύμφωνης γνώμης της αναθέτουσας αρχής.

9. Κυρώσεις σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν συμμορφωθεί προς τη σύμβαση:

Σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης ή εάν η πτήση ακυρωθεί για λόγους απευθείας καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, η καταβλητέα αντιστάθμιση θα σχετίζεται μόνον με το τυχόν κόστος στο οποίο υπεβλήθη ο αερομεταφορέας για τη διοχέτευση των επιβατών που εδιγίγησαν από τη διακοπή των πτήσεων. Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να κοινοποιήσει τη λήξη της σύμβασης εφόσον, όσον αφορά την επάρκεια της εκτελούμενης από τον αερομεταφορέα γραμμής και ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των ακυρουμένων πτήσεων με υπαιτιότητα του

αερομεταφορέα, κρίνει ότι τα πρότυπα που απαιτούνται για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πληρώθηκαν ή δεν πληρούνται ικανοποιητικά.

10. Προσθεσμία υποβολής των προσφορών:

31 ημερολογιακές ημέρες από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

11. Διαδικασία υποβολής των προσφορών:

Οι προσφορές πρέπει να αποσταλούν ταχυδρομικώς, με συστημένη επιστολή οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επί τόπου στη διεύθυνση:

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

au plus tard à la date limite fixée au point 10, à 12.00 (heure locale), dans des enveloppes portant la mention «EASP Kerry Tender».

12. Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πρώτη φράση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει, πριν από τις 30.4.2002, πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από την 1.9.2001, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία οικονομική αντιστάθμιση.

13. Πράξη περί ελευθερίας ενημέρωσης του 1997:

Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων αναλαμβάνει να πράξει ό, τι είναι δυνατόν για να διατηρήσει εμπιστευτικές τυχόν πληροφορίες των υποψηφίων αερομεταφορέων, με βάση τις υποχρεώσεις της Διεύθυνσης Δημοσίων Επιχειρήσεων βάσει του νόμου και της Freedom of Information (FOI) Act του 1997. Εφόσον οι υποψήφιοι επιθυμούν να μην γνωστοποιηθούν κάποιες από τις παρεχόμενες από αυτούς πληροφορίες επειδή είναι εμπορικά ευαίσθητες, οφείλουν, κατά την υποβολή τους να τις προδιορίσουν και να διευκρινίσουν γιατί είναι ευαίσθητες. Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων θα συμβουλευθεί τους υποψηφίους σχετικά με αυτές τις ευαίσθητες πληροφορίες πριν αποφασίσει τη γνωστοποίηση των πληροφοριών βάσει της Freedom of Information Act. Εφόσον οι υποψήφιοι κρίνουν ότι οι πληροφορίες τους δεν είναι εμπορικά ευαίσθητες οφείλουν να το δηλώσουν και οι εν λόγω πληροφορίες θα γνωστοποιηθούν εφόσον υποβληθεί αίτηση βάσει της FOI.

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Galway (Ιρλανδία)

(2002/C 67/11)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Η Ιρλανδία τροποποίησε τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που είχαν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 266 της 16.9.2000 κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές συνδέσεις στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ Δουβλίνου και Galway από τις 22.7.2002. Τα πρότυπα που απαιτούνται για τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

Εφόσον κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει έως τις 30.4.2002 την εκμετάλλευση των εν λόγω τακτικών αεροπορικών δρομολογίων σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να ζητήσει χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Ιρλανδία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ανωτέρω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων αυτών από τις 22.7.2002.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση, από τις 22.7.2002, τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Δουβλίνου και Galway σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για τα συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως αυτές έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

3. **Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 σχετικά με τις άδειες των αερομεταφορέων.

4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος περιλαμβάνει τα έντυπα των αιτήσεων, σημείωμα με τα δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Galway (προηγούμενα ποσοτικά στοιχεία επιβατών, τέλη αεροδρομίου, τεχνικές εγκαταστάσεις

κ.λπ) και όλους τους όρους της σύμβασης, διατίθενται δωρεάν από την ακόλουθη διεύθυνση:

M. Ken Gorman, Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Δθβλιν 2. Τηλ. (353 1) 604 16 18. Τέλεφαξ (353 1) 604 16 81. Αδρессε έλεπτρονιθδε: κενγορμαν@δπε.ιε.

6. **Στοιχεία που πρέπει να υποβάλουν οι υποψήφιοι:** Εκτός από τη συμπλήρωση της αίτησης, οι υποψήφιοι πρέπει να αποδείξουν στην αναθέτουσα αρχή, όσον αφορά την απαίτηση έναρξης των δρομολογίων από τις 22.7.2002 και τις απαιτήσεις αξιοπιστίας και συνέχειας των δομολογίων, ότι:

α) διαθέτουν τη χρηματοοικονομική ικανότητα να αναλάβουν και να εκτελούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια,

β) κατέχουν τις αναγκαίες έγχυρες άδειες εκμετάλλευσης και πιστοποιητικά (άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης και πιστοποιητικό αερομεταφορέα) και

γ) έχουν πείρα στην εκτέλεση τακτικών επιβατικών γραμμών.

Εφόσον η αναθέτουσα αρχή κρίνει ικανοποιητικά τα στοιχεία, όσον αφορά καθένα από τα σημεία α), β) και γ) ανωτέρω, προτείνει την ανάθεση της σύμβασης στον υποψήφιο που ζητεί το χαμηλότερο αντισταθμιστικό ποσό για την τριετή διάρκεια της σύμβασης Ωστόσο, η αναθέτουσα αρχή δεν είναι υποχρεωμένη να κάνει αποδεκτή οποιαδήποτε προσφορά.

Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσεται του δικαιώματός της να απαιτήσει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους οικονομικούς ή/και τεχνικούς πόρους και ικανότητες του υποψηφίου και με την επιφύλαξη των ανωτέρω, να απαιτήσει ή να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες, είτε από τρίτους είτε από τον ίδιο τον υποψήφιο, σχετικά με την ικανότητά του να αναλάβει και να εκτελεί τις δεδομένες τακτικές αεροπορικές γραμμές.

Στις προσφορές οι τιμές πρέπει να εκφράζονται σε ευρώ και όλα τα σχετικά έγγραφα πρέπει να είναι συνταγμένα στην αγγλική γλώσσα. Η σύμβαση θα θεωρηθεί ως σύμβαση συναπτόμενη βάσει του ιρλανδικού δικαίου και θα υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία των ιρλανδικών δικαστηρίων.

7. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι θα αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση του δρομολογίου επί τρία έτη από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (αναλυόμενο ανά έτος). Το ποσό της αντιστάθμισης θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα ελάχιστα απαιτούμενα πρότυπα.

Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά θα καθορισθεί εκ των υστέρων από τη Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων, συναρτήσει των δαπνών και των εσόδων και, εφόσον είναι δυνατόν, του περιθωρίου κέρδους του επιτυχόντος υποψηφίου στην εκτέλεση της δεδομένης γραμμής, κατά το μέγιστο, εντός των ετήσιων ορίων που περιέχει η προσφορά.

Η σύμβαση θα περιλαμβάνει διάταξη για την τυχόν αύξηση του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αναθέτουσας αρχής και μόνον, σε περίπτωση που μεταβληθούν οι συνθήκες εκτέλεσης της γραμμής. Με την επιφύλαξη των διατάξεων που διέπουν τη λήξη της σύμβασης, η αναθέτουσα αρχή, αξιολογώντας οποιαδήποτε πρόταση αύξησης του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, θα λάβει δεόντως υπόψη τις εξελίξεις στην εκτέλεση της γραμμής οι οποίες δεν είχαν προβλεφθεί ή δεν μπορούσαν να προβλεφθούν από τον αερομεταφορέα ή οι οποίες οφείλονται σε παράγοντες που δεν είναι υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα.

Η σύμβαση θα ανατεθεί από τον Υπουργό Δημοσίων Επιχειρήσεων. Όλες οι πληρωμές θα εκφράζονται σε ευρώ και θα πραγματοποιούνται εφόσον η αναθέτουσα αρχή παραλαμβάνει δεόντως τεκμηριωμένες αξιώσεις συνοδευόμενες από πιστοποίηση των ελεγκτών του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.

8. Περίοδος ισχύος, τροποποίηση και λήξη της σύμβασης:

Η σύμβαση θα ισχύσει για μια περίοδο 3 ετών από τις 22.7.2002. Νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών θα προκηρυχθεί, εφόσον είναι δυνατόν, κατ' ανώτατο όριο πριν τα τέλη της 3ετίας από τις 22.7.2002. Τυχόν τροποποίηση ή λήξη της σύμβασης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Μεταβολές των προτύπων που απαιτούνται από την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θα επιτραπούν μόνον κατόπιν εκ των προτέρων σύμφωνης γνώμης της αναθέτουσας αρχής.

9. Κυρώσεις σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν συμμορφωθεί προς τη σύμβαση:

Σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης ή εάν η πτήση ακυρωθεί για λόγους απευθείας καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, η καταβλητέα αντιστάθμιση θα σχετίζεται μόνον με το τυχόν κόστος στο οποίο υπεβλήθη ο αερομεταφορέας για τη διοχέτευση των επιβατών που εδιγίγησαν από τη διακοπή των πτήσεων. Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να κοινοποιήσει τη λήξη της σύμβασης εφόσον, όσον αφορά την επάρκεια της εκτελούμενης από τον αερομεταφορέα γραμμής και ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των ακυρουμένων πτήσεων για λόγους απευθείας καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, κρίνει ότι τα πρότυπα

που απαιτούνται για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πληρώθηκαν ή δεν πληρούνται ικανοποιητικά.

10. Προσθεσμία υποβολής των προσφορών:

31 ημερολογιακές ημέρες από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

11. Διαδικασία υποβολής των προσφορών:

Οι προσφορές πρέπει να αποσταλούν ταχυδρομικώς, με συστημένη επιστολή οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επί τόπου στη διεύθυνση:

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

au plus tard à la date limite fixée au point 10, à 12.00 (heure locale), dans des enveloppes portant la mention «EASP Galway Tender».

12. Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πρώτη φράση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει, πριν από τις 30.4.2002, πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από την 1.9.2001, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία οικονομική αντιστάθμιση.

13. Πράξη περί ελευθερίας ενημέρωσης του 1997:

Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων αναλαμβάνει να πράξει ό, τι είναι δυνατόν για να διατηρήσει εμπιστευτικές τυχόν πληροφορίες των υποψηφίων αερομεταφορέων, με βάση τις υποχρεώσεις της Διεύθυνσης Δημοσίων Επιχειρήσεων βάσει του νόμου και της Freedom of Information (FOI) Act του 1997. Εφόσον οι υποψήφιοι επιθυμούν να μην γνωστοποιηθούν κάποιες από τις παρεχόμενες από αυτούς πληροφορίες επειδή είναι εμπορικά ευαίσθητες, οφείλουν, κατά την υποβολή τους να τις προδιορίσουν και να διευκρινίσουν γιατί είναι ευαίσθητες. Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων θα συμβουλευθεί τους υποψηφίους σχετικά με αυτές τις ευαίσθητες πληροφορίες πριν αποφασίσει τη γνωστοποίηση των πληροφοριών βάσει της Freedom of Information Act. Εφόσον οι υποψήφιοι κρίνουν ότι οι πληροφορίες τους δεν είναι εμπορικά ευαίσθητες οφείλουν να το δηλώσουν και οι εν λόγω πληροφορίες θα γνωστοποιηθούν εφόσον υποβληθεί αίτηση βάσει της FOI.

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Κnock (Ιρλανδία)

(2002/C 67/12)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές συνδέσεις, η Ιρλανδία τροποποιεί, από τις 22.7.2002, τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ Δουβλίνου και Κnock που είχαν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 266 της 16.9.2000. Τα πρότυπα που απαιτούνται για τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

Εφόσον κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει έως τις 30.4.2002 την εκμετάλλευση των εν λόγω τακτικών αεροπορικών δρομολογίων σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να ζητήσει χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Ιρλανδία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ανωτέρω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων αυτών από τις 22.7.2002.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση, από τις 22.7.2002, τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Δουβλίνου και Kerry σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για τα συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως αυτές έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

3. **Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 σχετικά με τις άδειες των αερομεταφορέων.

4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος περιλαμβάνει τα έντυπα των αιτήσεων, σημείωμα με τα δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Κnock (προηγούμενα ποσοτικά στοιχεία επιβατών, τέλη αεροδρομίου, τεχνικές εγκαταστάσεις κ.λπ) και όλους τους όρους της σύμβασης, διατίθενται δωρεάν από την ακόλουθη διεύθυνση:

M. Ken Gorman, Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL- Dublin 2. Τηλ. (353-1) 604 16 18. Τέλεφαξ (353-1) 604 16 81. Αδρесеσσε έλεφτρουιθδε: κενορμαν@δπε.ιε.

6. **Στοιχεία που πρέπει να υποβάλουν οι υποψήφιοι:** Εκτός από τη συμπλήρωση της αίτησης, οι υποψήφιοι πρέπει να αποδείξουν στην αναθέτουσα αρχή, όσον αφορά την απαίτηση έναρξης των δρομολογίων από τις 22.7.2002 και τις απαιτήσεις αξιοπιστίας και συνέχειας των δρομολογίων, ότι:

α) διαθέτουν τη χρηματοοικονομική ικανότητα να αναλάβουν και να εκτελούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια,

β) κατέχουν τις αναγκαίες έγγραφες άδειες εκμετάλλευσης και πιστοποιητικά (άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης και πιστοποιητικό αερομεταφορέα) και

γ) έχουν πείρα στην εκτέλεση τακτικών επιβατικών γραμμών.

Εφόσον η αναθέτουσα αρχή κρίνει ικανοποιητικά τα στοιχεία, όσον αφορά καθένα από τα σημεία α), β) και γ) ανωτέρω, προτείνει την ανάθεση της σύμβασης στον υποψήφιο που ζητεί το χαμηλότερο αντισταθμιστικό ποσό για την τριετή διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, η αναθέτουσα αρχή δεν είναι υποχρεωμένη να κάνει αποδεκτή οποιαδήποτε προσφορά.

Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσει του δικαιώματός της να απαιτήσει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους οικονομικούς ή/και τεχνικούς πόρους και ικανότητες του υποψηφίου και με την επιφύλαξη των ανωτέρω, να απαιτήσει ή να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες, είτε από τρίτους είτε από τον ίδιο τον υποψήφιο, σχετικά με την ικανότητά του να αναλάβει και να εκτελεί τις δεδομένες τακτικές αεροπορικές γραμμές.

Στις προσφορές οι τιμές πρέπει να εκφράζονται σε ευρώ και όλα τα σχετικά έγγραφα πρέπει να είναι συνταγμένα στην αγγλική γλώσσα. Η σύμβαση θα θεωρηθεί ως σύμβαση συναπτόμενη βάσει του ιρλανδικού δικαίου και θα υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία των ιρλανδικών δικαστηρίων.

7. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι θα αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση του δρομολογίου επί τρία έτη από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (αναλυόμενο ανά έτος). Το ποσό της αντιστάθμισης θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα ελάχιστα απαιτούμενα πρότυπα.

Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά θα καθορισθεί εκ των υστέρων από τη Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων, συναρτήσει των δαπνών και των εσόδων και, εφόσον είναι δυνατόν, του περιθωρίου κέρδους του επιτυχόντος υποψηφίου στην εκτέλεση της δεδομένης γραμμής, κατά το μέγιστο, εντός των ετήσιων ορίων που περιέχει η προσφορά.

Η σύμβαση θα περιλαμβάνει διάταξη για την τυχόν αύξηση του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αναθέτουσας αρχής και μόνον, σε περίπτωση που μεταβληθούν οι συνθήκες εκτέλεσης της γραμμής. Με την επιφύλαξη των διατάξεων που διέπουν τη λήξη της σύμβασης, η αναθέτουσα αρχή, αξιολογώντας οποιαδήποτε πρόταση αύξησης του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, θα λάβει δεόντως υπόψη τις εξελίξεις στην εκτέλεση της γραμμής οι οποίες δεν είχαν προβλεφθεί ή δεν μπορούσαν να προβλεφθούν από τον αερομεταφορέα ή οι οποίες οφείλονται σε παράγοντες που δεν είναι υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα.

Η σύμβαση θα ανατεθεί από τον Υπουργό Δημοσίων Επιχειρήσεων. Όλες οι πληρωμές θα εκφράζονται σε ευρώ και θα πραγματοποιούνται εφόσον η αναθέτουσα αρχή παραλαμβάνει δεόντως τεκμηριωμένες αξιώσεις συνοδευόμενες από πιστοποίηση των ελεγκτών του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.

8. **Περίοδος ισχύος, τροποποίηση και λήξη της σύμβασης:** Η σύμβαση θα ισχύσει για μια περίοδο 3 ετών από τις 22.7.2002. Νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών θα προκηρυχθεί, εφόσον είναι δυνατόν, κατ' ανώτατο όριο πριν από τα τέλη της ζετίας από τις 22.7.2002. Τυχόν τροποποίηση ή λήξη της σύμβασης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Μεταβολές των προτύπων που απαιτούνται από την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας θα επιτραπούν μόνον κατόπιν εκ των προτέρων σύμφωνης γνώμης της αναθέτουσας αρχής.
9. **Κυρώσεις σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν συμμορφωθεί προς τη σύμβαση:** Σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης ή εάν η πτήση ακυρωθεί για λόγους απευθείας καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, η καταβλητέα αντιστάθμιση θα σχετίζεται μόνον με το τυχόν κόστος στο οποίο υπεβλήθη ο αερομεταφορέας για τη διοχέτευση των επιβατών που εδιγίγησαν από τη διακοπή των πτήσεων. Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσεται του δικαιώματός της να κοινοποιήσει τη λήξη της σύμβασης εφόσον, όσον αφορά την επάρκεια της εκτελούμενης από τον αερομεταφορέα γραμμής και ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των ακυρουμένων πτήσεων για λόγους απευθείας

καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, κρίνει ότι τα πρότυπα που απαιτούνται για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πληρώθηκαν ή δεν πληρούνται ικανοποιητικά.

10. **Προσθεσμία υποβολής των προσφορών:** 31 ημερολογιακές ημέρες από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.
11. **Διαδικασία υποβολής των προσφορών:** Οι προσφορές πρέπει να αποσταλούν ταχυδρομικώς, με συστημένη επιστολή οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επί τόπου στη διεύθυνση:
Department of Public Enterprise, 44 Kildaree Street, IRL-Dublin 2,
au plus tard à la date limite fixée au point 10, à 12.00 (heure locale), dans des enveloppes portant la mention «EASP Knock Tender».
12. **Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πρώτη φράση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει, πριν από τις 30.4.2002, πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από την 1.9.2001, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία οικονομική αντιστάθμιση.
13. **Πράξη περί ελευθερίας ενημέρωσης του 1997:** Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων αναλαμβάνει να πράξει ό, τι είναι δυνατόν για να διατηρήσει εμπιστευτικές τυχόν πληροφορίες των υποψηφίων αερομεταφορέων, με βάση τις υποχρεώσεις της Διεύθυνσης Δημοσίων Επιχειρήσεων βάσει του νόμου και της Freedom of Information (FOI) Act του 1997. Εφόσον οι υποψήφιοι επιθυμούν να μην γνωστοποιηθούν κάποιες από τις παρεχόμενες από αυτούς πληροφορίες επειδή είναι εμπορικά ευαίσθητες, οφείλουν, κατά την υποβολή τους να τις προδιορίσουν και να διευκρινίσουν γιατί είναι ευαίσθητες. Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων θα συμβουλευθεί τους υποψηφίους σχετικά με αυτές τις ευαίσθητες πληροφορίες πριν αποφασίσει τη γνωστοποίηση των πληροφοριών βάσει της Freedom of Information Act. Εφόσον οι υποψήφιοι κρίνουν ότι οι πληροφορίες τους δεν είναι εμπορικά ευαίσθητες οφείλουν να το δηλώσουν και οι εν λόγω πληροφορίες θα γνωστοποιηθούν εφόσον υποβληθεί αίτηση βάσει της FOI.

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Πρόσκληση υποβολής προσφορών της Ιρλανδίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Δουβλίνου και Sligo (Ιρλανδία)

(2002/C 67/13)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 σχετικά με την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων στις ενδοκοινοτικές αεροπορικές συνδέσεις, η Ιρλανδία τροποποιεί, από τις 22.7.2002, τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στα τακτικά αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ Δουβλίνου και Sligo που είχαν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 266 της 16.9.2000. Τα πρότυπα που απαιτούνται για τις εν λόγω υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

Εφόσον κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει έως τις 30.4.2002 την εκμετάλλευση των εν λόγω τακτικών αεροπορικών δρομολογίων σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να ζητήσει χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Ιρλανδία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ανωτέρω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, μετά από πρόσκληση υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης των δρομολογίων αυτών από τις 22.7.2002.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση, από τις 22.7.2002, τακτικών αεροπορικών δρομολογίων μεταξύ Δουβλίνου και Sligo, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για τα συγκεκριμένα δρομολόγια, όπως αυτές έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 66 της 15.3.2002.

3. **Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας άδειας εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 σχετικά με τις άδειες των αερομεταφορέων.

4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.

5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος περιλαμβάνει τα έντυπα των αιτήσεων, σημείωμα με τα δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της ζώνης επιρροής του αερολιμένα του Sligo (προηγούμενα ποσοτικά στοιχεία επιβατών, τέλη αεροδρομίου, τεχνικές εγκαταστάσεις κ.λπ) και όλους τους όρους της σύμβασης, διατίθενται δωρεάν από την ακόλουθη διεύθυνση:

M. Ken Gorman, Department of Public Enterprise, 44 Kildare Street, IRL-Dublin 2. Τηλ. (353-1) 604 16 18. Τέλεφαξ (353-1) 604 16 81. Adresse électronique: kengorman@dpe.ie.

6. **Στοιχεία που πρέπει να υποβάλουν οι υποψήφιοι:** Εκτός από τη συμπλήρωση της αίτησης, οι υποψήφιοι πρέπει να αποδείξουν στην αναθέτουσα αρχή, όσον αφορά την απαίτηση έναρξης των δρομολογίων από τις 22.7.2002 και τις απαιτήσεις αξιοπιστίας και συνέχειας των δρομολογίων, ότι:

α) διαθέτουν τη χρηματοοικονομική ικανότητα να αναλάβουν και να εκτελούν τα προγραμματισμένα δρομολόγια,

β) κατέχουν τις αναγκαίες έγχυρες άδειες εκμετάλλευσης και πιστοποιητικά (άδεια αεροπορικής εκμετάλλευσης και πιστοποιητικό αερομεταφορέα) και

γ) έχουν πείρα στην εκτέλεση τακτικών επιβατικών γραμμών.

Εφόσον η αναθέτουσα αρχή κρίνει ικανοποιητικά τα στοιχεία, όσον αφορά καθένα από τα σημεία α), β) και γ) ανωτέρω, προτείνει την ανάθεση της σύμβασης στον υποψήφιο που ζητεί το χαμηλότερο αντισταθμιστικό ποσό για την τριετή διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, η αναθέτουσα αρχή δεν είναι υποχρεωμένη να κάνει αποδεκτή οποιαδήποτε προσφορά.

Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσεται του δικαιώματός της να απαιτήσει περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τους οικονομικούς ή/και τεχνικούς πόρους και ικανότητες του υποψηφίου και με την επιφύλαξη των ανωτέρω, να απαιτήσει ή να ζητήσει περαιτέρω πληροφορίες, είτε από τρίτους είτε από τον ίδιο τον υποψήφιο, σχετικά με την ικανότητά του να αναλάβει και να εκτελεί τις δεδομένες τακτικές αεροπορικές γραμμές.

Στις προσφορές οι τιμές πρέπει να εκφράζονται σε ευρώ και όλα τα σχετικά έγγραφα πρέπει να είναι συνταγμένα στην αγγλική γλώσσα. Η σύμβαση θα θεωρηθεί ως σύμβαση συναπτόμενη βάσει του ιρλανδικού δικαίου και θα υπόκειται στην αποκλειστική δικαιοδοσία των ιρλανδικών δικαστηρίων.

7. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι θα αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση του δρομολογίου επί τρία έτη από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (αναλυόμενο ανά έτος). Το ποσό της αντιστάθμισης θα υπολογισθεί σύμφωνα με τα ελάχιστα απαιτούμενα πρότυπα.

Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά θα καθορισθεί εκ των υστέρων από τη Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων, συναρτήσει των δαπνών και των εσόδων και, εφόσον είναι δυνατόν, του περιθωρίου κέρδους του επιτυχόντος υποψηφίου στην εκτέλεση της δεδομένης γραμμής, κατά το μέγιστο, εντός των ετήσιων ορίων που περιέχει η προσφορά.

Η σύμβαση θα περιλαμβάνει διάταξη για την τυχόν αύξηση του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, κατά τη διακριτική ευχέρεια της αναθέτουσας αρχής και μόνον, σε περίπτωση που μεταβληθούν οι συνθήκες εκτέλεσης της γραμμής. Με την επιφύλαξη των διατάξεων που διέπουν τη λήξη της σύμβασης, η αναθέτουσα αρχή, αξιολογώντας οποιαδήποτε πρόταση αύξησης του μέγιστου ορίου αντιστάθμισης σε κάποιο έτος, θα λάβει δεόντως υπόψη τις εξελίξεις στην εκτέλεση της γραμμής οι οποίες δεν είχαν προβλεφθεί ή δεν μπορούσαν να προβλεφθούν από τον αερομεταφορέα ή οι οποίες οφείλονται σε παράγοντες που δεν είναι υπό τον έλεγχο του αερομεταφορέα.

Η σύμβαση θα ανατεθεί από τον Υπουργό Δημοσίων Επιχειρήσεων. Όλες οι πληρωμές θα εκφράζονται σε ευρώ και θα πραγματοποιούνται εφόσον η αναθέτουσα αρχή παραλαμβάνει δεόντως τεκμηριωμένες αξιώσεις συνοδευόμενες από πιστοποίηση των ελεγκτών του αερομεταφορέα σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης.

8. Περίοδος ισχύος, τροποποίηση και λήξη της σύμβασης:

Η σύμβαση θα ισχύσει για μια περίοδο 3 ετών από τις 22.7.2002. Νέα πρόσκληση υποβολής προσφορών θα προκυρηχθεί, εφόσον είναι δυνατόν, κατ' ανώτατο όριο πριν τα τέλη της 3ετίας από τις 22.7.2002. Τυχόν τροποποίηση ή λήξη της σύμβασης θα πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης. Μεταβολές των προτύπων που απαιτούνται από την υποχρέωση δημόσιας υπηρεσίας θα επιτραπούν μόνον κατόπιν εκ των προτέρων σύμφωνης γνώμης της αναθέτουσας αρχής.

9. Κυρώσεις σε περίπτωση που ο αερομεταφορέας δεν συμμορφωθεί προς τη σύμβαση:

Σε περίπτωση εκτάκτου ανάγκης ή εάν η πτήση ακυρωθεί για λόγους απευθείας καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, η καταβλητέα αντιστάθμιση θα σχετίζεται μόνον με το τυχόν κόστος στο οποίο υπεβλήθη ο αερομεταφορέας για τη διοχέτευση των επιβατών που ετίγησαν από τη διακοπή των πτήσεων. Η αναθέτουσα αρχή επιφυλάσσεται του δικαιώματός της να κοινοποιήσει τη λήξη της σύμβασης εφόσον, όσον αφορά την επάρκεια της εκτελούμενης από τον αερομεταφορέα γραμμής και ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των ακυρουμένων πτήσεων για λόγους απευθείας

καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, κρίνει ότι τα πρότυπα που απαιτούνται για την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας δεν πληρώθηκαν ή δεν πληρούνται ικανοποιητικά.

10. Προσθεσμία υποβολής των προσφορών:

31 ημερολογιακές ημέρες από τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

11. Διαδικασία υποβολής των προσφορών:

Οι προσφορές πρέπει να αποσταλούν ταχυδρομικώς, με συστημένη επιστολή οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επί τόπου στη διεύθυνση:

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

au plus tard à la date limite fixée au point 10, à 12.00 (heure locale), dans des enveloppes portant la mention «EASP Sligo Tender».

12. Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:

Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πρώτη φράση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει, πριν από τις 30.4.2002, πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από την 1.9.2001, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία οικονομική αντιστάθμιση.

13. Πράξη περί ελευθερίας ενημέρωσης του 1997:

Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων αναλαμβάνει να πράξει ό, τι είναι δυνατόν για να διατηρήσει εμπιστευτικές τυχόν πληροφορίες των υποψηφίων αερομεταφορέων, με βάση τις υποχρεώσεις της Διεύθυνσης Δημοσίων Επιχειρήσεων βάσει του νόμου και της Freedom of Information (FOI) Act του 1997. Εφόσον οι υποψήφιοι επιθυμούν να μην γνωστοποιηθούν κάποιες από τις παρεχόμενες από αυτούς πληροφορίες επειδή είναι εμπορικά ευαίσθητες, οφείλουν, κατά την υποβολή τους να τις προδιορίσουν και να διευκρινίσουν γιατί είναι ευαίσθητες. Η Διεύθυνση Δημοσίων Επιχειρήσεων θα συμβουλευθεί τους υποψηφίους σχετικά με αυτές τις ευαίσθητες πληροφορίες πριν αποφασίσει τη γνωστοποίηση των πληροφοριών βάσει της Freedom of Information Act. Εφόσον οι υποψήφιοι κρίνουν ότι οι πληροφορίες τους δεν είναι εμπορικά ευαίσθητες οφείλουν να το δηλώσουν και οι εν λόγω πληροφορίες θα γνωστοποιηθούν εφόσον υποβληθεί αίτηση βάσει της FOI.