

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 393/96 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 1996, περί χορηγίας σιτηρών ως επισιτιστική βοήθεια 1
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 394/96 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 1996, για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές μη συνεχών ινών από πολυεστέρες καταγωγής Λευκορωσίας 10
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 395/96 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 1996, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1667/95 για τον καθορισμό του ισοζυγίου προβλέψεων εφοδιασμού των Καναρίων Νήσων στον τομέα του δοχείου κρέατος 20
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 396/96 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 1996, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2019/94 για τις εισαγωγές υπολειμμάτων της βιομηχανίας αμόλου από αραβόσιτο από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής 22
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 397/96 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 1996, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 24
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 398/96 της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 1996, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1466/95 για τη θέσπιση ειδικών λεπτομερειών εφαρμογής των επιστροφών στην εξαγωγή στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων 26

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

96/180/ΕΚ:

- * Απόφαση της Επιτροπής, της 16ης Ιανουαρίου 1996, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ (IV/35.545 LH/SAS) ⁽¹⁾ 28

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 393/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 4ης Μαρτίου 1996
περί χορηγήσεως σιτηρών ως επισιτιστική βοήθεια

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3972/86 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, όσον αφορά την πολιτική και τη διαχείριση της επισιτιστικής βοήθειας⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1930/90⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο γ),

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1420/87 του Συμβουλίου, της 21ης Μαΐου 1987, που καθορίζει τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3972/86 για την πολιτική και τη διαχείριση της επισιτιστικής βοήθειας⁽³⁾ καταρτίζει τον κατάλογο των χωρών και των οργανισμών οι οποίοι είναι δυνατόν να αποτελέσουν αντικείμενο δράσεων επισιτιστικής βοήθειας και καθορίζει τα γενικά κριτήρια σχετικά με τη μεταφορά της επισιτιστικής βοήθειας μετά το στάδιο φοβ

ότι, μετά από πολλές αποφάσεις σχετικά με τη χορήγηση επισιτιστικής βοήθειας, η Επιτροπή χορήγησε σε ορισμένους δικαιούχους 24 951 τόνους σιτηρών

ότι οι παραδόσεις αυτές πρέπει να πραγματοποιηθούν σύμφωνα με τους κανόνες που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2200/87 της Επιτροπής, της 8ης Ιουλίου 1987, περί γενικών μέτρων διακίνησης στην Κοινότητα προϊόντων που χορηγούνται βάσει της κοινοτικής επισιτιστικής βοήθειας⁽⁴⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 790/91⁽⁵⁾· ότι είναι αναγκαίο να οριστούν επακριβώς οι προθεσμίες και οι όροι χορήγησης καθώς και η διαδικασία που θα ακολουθηθεί για να καθοριστούν οι δαπάνες που προκύπτουν

ότι, για μια δεδομένη παρτίδα, λαμβάνοντας υπόψη τις μικρές ποσότητες που θα χορηγηθούν, τον τρόπο συσκευασίας και τους πολλούς προορισμούς των προμηθειών, θα πρέπει να προβλεφθεί η δυνατότητα, για τους υποβάλλοντες προσφορά να αναγράφουν δύο λιμάνια φορτώσεως που δεν θα ανήκουν ενδεχομένως στην ίδια λιμενική ζώνη,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πραγματοποιείται, με βάση την κοινοτική επισιτιστική βοήθεια, συγκέντρωση σιτηρών στην Κοινότητα, προκειμένου να το προμηθευτούν οι δικαιούχοι που αναφέρονται στα παραρτήματα, σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2200/87 και τους όρους που αναφέρονται στα παραρτήματα. Η ανάθεση της προμήθειας των εν λόγω προϊόντων πραγματοποιείται με διαγωνισμό.

Για την παρτίδα Β κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2200/87, στην προσφορά μπορεί να αναγράφονται δύο λιμάνια φορτώσεως που δεν θα πρέπει κατ' ανάγκη να ανήκουν στην ίδια λιμενική ζώνη.

Θεωρείται ότι ο υπερθεματιστής έλαβε γνώση όλων των εφαρμοζόμενων γενικών και ειδικών όρων και τους έχει αποδεχθεί. Κάθε άλλος όρος ή επιφύλαξη που περιλαμβάνονται στην προσφορά του θεωρούνται ως μη εγγεγραμμένοι.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

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

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 1996.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 370 της 30. 12. 1986, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 174 της 7. 7. 1990, σ. 6.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 136 της 26. 5. 1987, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 204 της 25. 7. 1987, σ. 1.

⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. L 81 της 28. 3. 1991, σ. 108.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΡΤΙΔΑ Α

1. Δράσεις αριθ. (1): βλέπε παράρτημα ΙΙ
2. Πρόγραμμα: 1995
3. Δικαιούχος (2): Europaid, Postbus 12, NL-2501 CA Den Haag [τηλ.: (31-70) 33 05 757· τηλεφάξ: 36 41 701· τέλεξ: 30960 NL EURON]
4. Εκπρόσωπος του δικαιούχου (3): να καθορισθεί από το δικαιούχο
5. Τόπος ή χώρα προορισμού: βλέπε παράρτημα ΙΙ
6. Προϊόν που θα συγκεντρωθεί: λευκασμένο ρύζι (κωδικός προϊόντος 1006 30 92 900 ή 1006 30 94 900 ή 1006 30 96 900 ή 1006 30 98 900)
7. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του εμπορεύματος (3) (7): βλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.A.1.στ]
8. Συνολική ποσότητα: 906 τόνοι (1 631 τόνοι σιτηρών)
9. Αριθμός παρτίδων: μία (βλέπε παράρτημα ΙΙ)
10. Συσκευασία και σήμανση (6) (8) (12): βλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.A.2.γ] και II.A.3]
Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: βλέπε παράρτημα ΙΙ
11. Τρόπος συγκέντρωσης του προϊόντος: κοινοτική αγορά
12. Στάδιο παράδοσης: παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης
13. Λιμάνι φόρτωσης: —
14. Λιμάνι εκφόρτωσης που υποδεικνύει ο δικαιούχος: —
15. Λιμάνι εκφόρτωσης: —
16. Διεύθυνση της αποθήκης και, κατά περίπτωση, λιμάνι εκφόρτωσης: —
17. Περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 15. 4 — 5. 5. 1996
18. Προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
19. Διαδικασία για τον καθορισμό των εξόδων της προμήθειας: διαγωνισμός
20. Ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 19. 3. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
21. Σε περίπτωση διεξαγωγής δεύτερου διαγωνισμού:
 - α) ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 2. 4. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
 - β) περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 29. 4. — 19. 5. 1996
 - γ) προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
22. Ποσό της εγγύησης του διαγωνισμού: 5 Ecu ανά τόνο
23. Ποσό της εγγύησης παράδοσης: 10% του ποσού της προσφοράς εκφρασμένου σε Ecu
24. Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και της εγγύησης του διαγωνισμού (1): Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [Προσοχή! Νέοι αριθμοί: τέλεξ: 25670 AGREC B· τηλεφάξ: (32-2) 296 70 03/296 70 04]
25. Επιστροφή που καταβάλλεται με αίτηση του υπερθεματιστή (4): επιστροφή που εφαρμόζεται στις 15. 3. 1996, όπως καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 342/96 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 48 της 27. 2. 1996, σ. 9)

ΠΑΡΤΙΔΑ Β

1. Δράσεις αριθ. (1): βλέπε παράρτημα II
2. Πρόγραμμα: 1995
3. Δικαιούχος (2): Europaid, Postbus 12, NL-2501 CA Den Haag, [τηλ.: (31-70) 33 05 757· τέλεφαξ: 36 41 701· τέλεξ: 30960 EURON NL]
4. Εκπρόσωπος του δικαιούχου (3): να καθορισθεί από το δικαιούχο
5. Τόπος ή χώρα προορισμού: βλέπε παράρτημα II
6. Προϊόν που θα συγκεντρωθεί: νιφάδες δρώμης
7. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του εμπορεύματος (4) (7): βλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.B.1.ε)]
8. Συνολική ποσότητα: 312 τόνοι (538 τόνοι σιτηρών)
9. Αριθμός παρτίδων: μία (βλέπε παράρτημα II)
10. Συσκευασία και σήμανση (6) (8) (9) (10): βλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 II.B.2 στ) και (II.B.3)· Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: βλέπε παράρτημα II
11. Τρόπος συγκέντρωσης του προϊόντος: κοινοτική αγορά
12. Στάδιο παράδοσης: παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης (11)
13. Λιμάνι φόρτωσης: —
14. Λιμάνι εκφόρτωσης που υποδεικνύει ο δικαιούχος: —
15. Λιμάνι εκφόρτωσης: —
16. Διεύθυνση της αποθήκης και, κατά περίπτωση, λιμάνι εκφόρτωσης: —
17. Περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 15. 4 — 5. 5. 1996
18. Προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
19. Διαδικασία για τον καθορισμό των εξόδων της προμήθειας: διαγωνισμός
20. Ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 19. 3. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
21. Σε περίπτωση διεξαγωγής δεύτερου διαγωνισμού:
 - α) ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 2. 4. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
 - β) περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 29. 4 — 19. 5. 1996
 - γ) προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
22. Ποσό της εγγύησης του διαγωνισμού: 5 Ecu ανά τόνο
23. Ποσό της εγγύησης παράδοσης: 10 % του ποσού της προσφοράς εκφρασμένου σε Ecu
24. Διεύθυνση για την αποστολή των προσφορών και εγγύηση του διαγωνισμού (1): Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [Προσοχή! Νέοι αριθμοί: τέλεξ: 25670 AGREC B· τέλεφαξ: (32-2) 296 70 03/296 70 04]
25. Επιστροφή που καταβάλλεται με αίτηση του υπερθεματιστή (4): επιστροφή που εφαρμόζεται στις 15. 3. 1996 όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 342/96 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 48 της 27. 2. 1996, σ. 9)

ΠΑΡΤΙΔΑ Γ

1. Δράσεις αριθ. (1): βλέπε παράρτημα II
2. Πρόγραμμα: 1995
3. Δικαιούχος (2): World Food Programme (WFP), via Cristoforo Colombo 426, I-00145 Roma (τέλεξ: 626675 WFP I)
4. Εκπρόσωπος του δικαιούχου: να καθορισθεί από το δικαιούχο
5. Τόπος ή χώρα προορισμού: βλέπε παράρτημα II
6. Προϊόν που θα συγκεντρωθεί: αραβόσιτος
7. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του εμπορεύματος (3) (7): βλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [Π.Α.1.δ]
8. Συνολική ποσότητα: 10 000 τόνοι
9. Αριθμός παρτίδων: μία (βλέπε παράρτημα II)
10. Συσκευασία και σήμανση (8) (12): βλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [Π.Α.2.γ] και Π.Α.3]
Χύμα και σάκοι, βελόνες και ο αναγκαίος σπάγκος (2 m ανά σάκο) (14)
Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση: βλέπε παράρτημα II
11. Τρόπος συγκέντρωσης του προϊόντος: κοινοτική αγορά
12. Στάδιο παράδοσης: παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης — φορτίο επιμελώς στοιβαγμένο και ζυγοσταθμισμένο (13)
13. Λιμάνι φόρτωσης: —
14. Λιμάνι εκφόρτωσης που υποδεικνύει ο δικαιούχος: —
15. Λιμάνι εκφόρτωσης: —
16. Διεύθυνση της αποθήκης και, κατά περίπτωση, λιμάνι εκφόρτωσης: —
17. Περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 15. 4 — 5. 5. 1996
18. Προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
19. Διαδικασία για τον καθορισμό των εξόδων της προμήθειας: διαγωνισμός
20. Ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 19. 3. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
21. Σε περίπτωση διεξαγωγής δεύτερου διαγωνισμού:
 - α) ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 2. 4. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
 - β) περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 29. 4 — 19. 5. 1996
 - γ) προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
22. Ποσό της εγγύησης του διαγωνισμού: 5 Ecu ανά τόνο
23. Ποσό της εγγύησης παράδοσης: 10 % του ποσού της προσφοράς εκφρασμένου σε Ecu
24. Διεύθυνση για την αποστολή προσφορών και εγγύησης του διαγωνισμού (1): Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [Προσοχή! Νέοι αριθμοί: τέλεξ: 25670 AGREC B· τέλεφαξ: (32-2) 296 70 03/296 70 04]
25. Επιστροφή που καταβάλλεται με αίτηση του υπερθεματιστή (4): επιστροφή που εφαρμόζεται στις 15. 3. 1996, όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 342/96 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 48 της 27. 2. 1996, σ. 9)

ΠΑΡΤΙΔΑ Δ

1. Δράση αριθ. (1): 721/95
2. Πρόγραμμα: 1995
3. Δικαιούχος (2): World Food Programme (WFP), via Cristoforo Colombo 426, I-00145 Roma, (τέλεξ: 626675 WFP I)
4. Εκπρόσωπος του δικαιούχου: να καθορισθεί από το δικαιούχο
5. Τόπος ή χώρα προορισμού: Ιράκ
6. Προϊόν που θα συγκεντρωθεί: άλευρο μαλακού σίτου
7. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του εμπορεύματος (3) (4): δλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.B.1.α]
8. Συνολική ποσότητα: 9 000 τόνοι (12 330 τόνοι σιτηρών)
9. Αριθμός παρτίδων: μία σε δύο μέρη (Δ1: 3 000 τόνοι· Δ2: 2 000 τόνοι)
10. Συσκευασία και σήμανση (5) (6): δλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II. B.2.α) και II.B.3]
Ενδείξεις στην αγγλική γλώσσα
Συμπληρωματικές ενδείξεις: «Expiry date: ...»
11. Τρόπος συγκέντρωσης του προϊόντος: κοινοτική αγορά
12. Στάδιο παράδοσης : παράδοση στο λιμάνι φόρτωσης — φοβ φορτίο επιμελώς στοιδαγμένο (13)
13. Λιμάνι φόρτωσης: —
14. Λιμάνι εκφόρτωσης που υποδεικνύει ο δικαιούχος: —
15. Λιμάνι εκφόρτωσης: —
16. Διεύθυνση της αποθήκης και, κατά περίπτωση, λιμάνι εκφόρτωσης: —
17. Περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 22. 4. — 12. 5. 1996
18. Προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
19. Διαδικασία για τον καθορισμό των εξόδων της προμήθειας: διαγωνισμός
20. Ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 19. 3. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
21. Σε περίπτωση διεξαγωγής δεύτερου διαγωνισμού:
 - α) ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 2. 4. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
 - β) περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης: 6 — 26. 5. 1996
 - γ) προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: —
22. Ποσό της εγγύησης του διαγωνισμού: 5 Ecu ανά τόνο
23. Ποσό της εγγύησης παράδοσης: 10 % της προσφοράς εκφρασμένου σε Ecu
24. Διεύθυνση για την αποστολή προσφορών και εγγύησης του διαγωνισμού (7): Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [Προσοχή! Νέοι αριθμοί: τέλεξ: 25670 AGREC B· τέλεφαξ: (32-2) 296 70 03/296 70 04]
25. Επιστροφή που καταβάλλεται με αίτηση του υπερθεματιστή (8): επιστροφή που εφαρμόζεται στις 15. 3. 1996, όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 342/96 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 48 της 27. 2. 1996, σ. 9)

ΠΑΡΤΙΔΑ Ε

1. Δράση αριθ. (1): 703/95
2. Πρόγραμμα: 1995
3. Δικαιούχος (2): CICR, 19, avenue de la Paix, CH-1202 Genève [τηλ.: (41—22) 734 60 01· τέλεξ: 222 69 CH CICR]
4. Εκπρόσωπος του δικαιούχου: ICRC Tbilissi, Dutu Megreli Road 1, 380003 Tbilissi [τηλ.: (78832) 93 55 11· τέλεφαξ: 93 55 20]
5. Τόπος ή χώρα προορισμού : Γεωργία
6. Προϊόν που θα συγκεντρωθεί: άλευρο μαλακού σίτου
7. Χαρακτηριστικά και ποιότητα του εμπορεύματος (3) (7): δλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II.B.1.α)]
8. Συνολική ποσότητα: 330 τόνοι (452 τόνοι σιτηρών)
9. Αριθμός παρτίδων: μία
10. Συσκευασία και σήμανση (8) (9) (12) (15): δλέπε ΕΕ αριθ. C 114 της 29. 4. 1991, σ. 1 [II. B.2.δ) και II.B.3] Ενδείξεις στην αγγλική γλώσσα
11. Τρόπος συγκέντρωσης του προϊόντος: κοινοτική αγορά
12. Στάδιο παράδοσης : παράδοση στον τόπο προορισμού
13. Λιμάνι φόρτωσης: —
14. Λιμάνι εκφόρτωσης που υποδεικνύει ο δικαιούχος: —
15. Λιμάνι εκφόρτωσης: —
16. Διεύθυνση της αποθήκης και, κατά περίπτωση, λιμάνι εκφόρτωσης:
ICRC Sochi (warehouse), Castello street 51, ADLER Sochi, Russia
17. Περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης στην περίπτωση που το εμπόρευμα πρέπει να παραδοθεί στο λιμάνι φόρτωσης: 8 — 21. 4. 1996
18. Προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: 19. 5. 1996
19. Διαδικασία για τον καθορισμό των εξόδων της προμήθειας: διαγωνισμός
20. Ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 19. 3. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
21. Σε περίπτωση διεξαγωγής δεύτερου διαγωνισμού:
 - α) ημερομηνία λήξης της προθεσμίας για την υποβολή των προσφορών: 2. 4. 1996, στις 12.00 (ώρα Βρυξελλών)
 - β) περίοδος κατά την οποία το εμπόρευμα πρέπει να είναι διαθέσιμο στο λιμάνι φόρτωσης στην περίπτωση που το εμπόρευμα πρέπει να παραδοθεί στο λιμάνι φόρτωσης: 22. 4 — 5. 5. 1996
 - γ) προθεσμία για την εκτέλεση της προμήθειας: 2. 6. 1996
22. Ποσό της εγγύησης του διαγωνισμού: 5 Ecu ανά τόνο
23. Ποσό της εγγύησης παράδοσης: 10 % της προσφοράς εκφρασμένου σε Ecu
24. Διεύθυνση για την αποστολή προσφορών και εγγύησης του διαγωνισμού (1): Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [Προσοχή! Νέοι αριθμοί: τέλεξ: 25670 AGREC B· τέλεφαξ: (32-2) 296 70 03/296 70 04]
25. Επιστροφή που καταβάλλεται με αίτηση του υπερθεματιστή (4): επιστροφή που εφαρμόζεται στις 15. 3. 1996, όπως καθορίστηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 342/96 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 48 της 27. 2. 1996, σ. 9)

Σημειώσεις:

- (1) Ο αριθμός της δράσης πρέπει να υπενθυμίζεται σε κάθε αλληλογραφία.
- (2) Ο υπερθεματιστής έρχεται σε επαφή με το δικαιούχο το ταχύτερο δυνατό, για να καθορισθούν τα έγγραφα που είναι αναγκαία για την αποστολή.
- (3) Ο υπερθεματιστής χορηγεί στο δικαιούχο πιστοποιητικό που έχει εκδοθεί από επίσημη αρχή και δεβαιώνει ότι δεν έχει σημειωθεί υπέρβαση, στο ενδιαφερόμενο κράτος μέλος, των ισχυουσών προδιαγραφών του προς παράδοση προϊόντος σχετικά με τη ραδιενεργό ακτινοβολία. Το πιστοποιητικό ραδιενέργειας πρέπει να αναφέρει την περιεκτικότητα σε κάισιο 134 και 137 και ιώδιο 131.
- (4) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2330/87 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 210 της 1. 8. 1987, σ. 56), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2226/89 (ΕΕ αριθ. L 214 της 25. 7. 1989, σ. 10) εφαρμόζεται όσον αφορά την επιστροφή κατά την εξαγωγή. Η ημερομηνία που αναφέρεται στο άρθρο 2 του προαναφερθέντος κανονισμού είναι εκείνη που αναφέρεται στο σημείο 25 του παρόντος παραρτήματος.
- Το ποσό της προσχώρησης μετατρέπεται σε εθνικό νόμισμα με τη γεωργική ισοτιμία που ισχύει την ημέρα περατώσεως των τελωνειακών διατυπώσεων εξαγωγής. Στο ποσό αυτό δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις των άρθρων 13 έως 17 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1068/93 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 108 της 1. 5. 1993, σ. 106), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2853/95 (ΕΕ αριθ. L 299 της 12. 12. 1995, σ. 4).
- (5) Ο προμηθευτής πρέπει να αποστείλει αντίγραφο του πρωτοτύπου του λογαριασμού εις: Willis Corroon Scheuer, Postbus 1315 NL-1000 BH Amsterdam.
- (6) Η φόρτωση πρέπει να γίνεται σε εμπορευματοκιβώτια των 20 ποδών με όρους FCL/FCL (παρτίδα Β: κάθε εμπορευματοκιβώτιο πρέπει απαραίτητα να περιέχει 12 τόνους καθαρό βάρος).
- Ο προμηθευτής αναλαμβάνει τη δαπάνη στοιβάξεως των εμπορευματοκιβωτίων στο σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι φορτώσεως. Ο δικαιούχος αναλαμβάνει τις δαπάνες μεταγενεστέρας φορτώσεως, συμπεριλαμβανομένης της δαπάνης αναλήψεως των εμπορευματοκιβωτίων από το σταθμό των εμπορευματοκιβωτίων. Δεν εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 13 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2200/87.
- Ο υπερθεματιστής υποβάλλει στον παραλαμβάνοντα πλήρη κατάλογο του περιεχομένου κάθε εμπορευματοκιβωτίου, διευκρινίζοντας τον αριθμό σάκων που αντιστοιχούν σε κάθε παρτίδα φόρτωσης, όπως καθορίζεται στην προκήρυξη του διαγωνισμού.
- Ο υπερθεματιστής οφείλει να σφραγίζει κάθε εμπορευματοκιβώτιο με αριθμημένο σύστημα σφράγισης (SYSKO locktainer 180 seal) του οποίου ο αριθμός πρέπει να δίδεται στον αποστολέα του δικαιούχου.
- (7) Ο υπερθεματιστής διαβιβάζει στο δικαιούχο ή στον αντιπρόσωπό του, κατά την παράδοση, τα ακόλουθα έγγραφα:
- φυτοϋγειονομικό πιστοποιητικό, (παρτίδες Α + Β1: + ημερομηνία παρέλευσης της προθεσμίας),
 - παρτίδες Α και Β: πιστοποιητικό απολύμανσεως με καπνισμό (τα σιτηρά και τα παράγωγά τους πρέπει να απολυμαίνονται πριν από τη φόρτωση με φωσφίδιο του μαγνησίου (τουλάχιστον 2 g/m³) για ελάχιστη περίοδο πέντε ημερών μεταξύ της απολύμανσης και της διαδικασίας εξαερισμού. Το αναγκαίο πιστοποιητικό πρέπει να είναι διαθέσιμο κατά τη φόρτωση).
- (8) Κατά παρέκκλιση από την ΕΕ αριθ. C 114, το κείμενο του σημείου II.A.3.γ) ή II.B.3.γ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο: «τη μνεία "Ευρωπαϊκή Κοινότητα"».
- (9) Σε περίπτωση ενδεχόμενης επανασσκευασίας σε σάκους ο υπερθεματιστής θα πρέπει να προμηθεύσει 2 % των κενών σάκων της ίδιας ποιότητας με αυτούς που περιέχουν το εμπόρευμα, με την επιγραφή που ακολουθείται από ένα «R» κεφαλαίο.
- (10) Βλέπε τέταρτη τροποποίηση της C 114 που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ αριθ. C 272 της 21. 10. 1992, σ. 6.
- (11) Για την παρτίδα Β κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2200/87, στην προσφορά μπορεί να αναγράφονται δύο λιμάνια φορτώσεως που δεν θα πρέπει κατ' ανάγκη να ανήκουν στην ίδια λιμενική ζώνη.
- (12) Βλέπε δεύτερη τροποποίηση της C 114 που δημοσιεύθηκε στην ΕΕ αριθ. C 135 της 26. 5. 1992, σ. 20.
- (13) Κατά παρέκκλιση από το άρθρο 7 παράγραφος 3 στοιχείο στ) και το άρθρο 13 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2200/87 η τιμή προσφοράς πρέπει να περιλαμβάνει τα έξοδα φόρτωσης και χειρισμού και στοιβάσεως (παρτίδα Γ: συμπεριλαμβανομένων των εξόδων για την τοποθέτηση μέσω ζυγοστάθμισης).
- (14) Για τους σάκους: 21 σάκοι/τόνο.
- Για τις δελόνες: 1/100 τόνοι.
- Για το νήμα: 60 % πολυεστέρας, 40 % θαμβάκι, 20/4, χωρίς κόμβους, 5 000 m/kg, σε καρούλια — κουδάρια των 3 χιλιογράμμων.

(15) Οι σάκοι (21 το πολύ) στοιβάζονται σε ξύλινες παλέτες (από πεύκο, έλατο ή λεύκα) ανωτάτων διαστάσεων 1 200 × 1 400 mm, που έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

- 4 προσβάσεις — μη αντιστρέψιμες — με περύγια,
- άνω δάπεδο: τουλάχιστον 7 σανίδες πλάτους 100 mm και πάχους 22 mm
- κατώτερο δάπεδο: 3 σανίδες πλάτους 100 mm και πάχους 22 mm
- 3 διάμεσοι δοκοί πλάτους 100 mm και πάχους 22 mm
- 9 τάκοι ελάχιστων διαστάσεων τουλάχιστον 100 × 100 × 78 mm

Το φορτίο στις παλέτες περιβάλλεται από ένα συστατικό πλαστικό πάχους τουλάχιστον 150 μικροχιλιοστών «shrink wrapping» ή «stretch wrapping». Η παλέτα θα καλύπτεται από ξύλινο μέσο για να είναι δυνατό το στοίβαγμα.

Η εν λόγω συσκευασία περιβάλλεται από 2 πλαστικές ταινίες, μία σε κάθε πλευρά, πλάτους 15 mm τουλάχιστον, οι οποίες ενώνονται με πλαστικούς συνδετήρες.

Η προστασία των σάκων ενισχύεται με χαρτόνι ή ξύλο που παρεμβάλλεται μεταξύ των σάκων και των ταινιών.

ANEXO II — BILAG II — ANHANG II — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II — ANNEX II — ANNEXE II — ALLEGATO II — BIJLAGE II — ANEXO II —
LIITE II — BILAGA II

Lote Parti Partie Παρτίδα Lot Lot Lotto Partij Lote Erä Parti	Cantidad total (en toneladas) Totalmængde (tons) Gesamtmenge (in Tonnen) Συνολική ποσότητα (σε τόνους) Total quantity (in tonnes) Quantité totale (en tonnes) Quantità totale (in tonnellate) Totale hoeveelheden (in ton) Quantidade total (em toneladas) Kokonaismäärä (tonnia) Total kvantitet (ton)	Cantidades parciales (en toneladas) Delmængde (tons) Teilmengen (in Tonnen) Μερικές ποσότητες (σε τόνους) Partial quantities (in tonnes) Quantités partielles (en tonnes) Quantitativi parziali (in tonnellate) Deelhoeveelheden (in ton) Quantidades parciais (em toneladas) Osittaismäärä (tonnia) Delkvantitet (ton)	Acción nº Aktion nr. Maßnahme Nr. Δράση αριθ. Operation No Action nº Azione n. Maatregel nr. Acção nº Toimi N:o Aktion nr	País de destino Bestemmelsesland Bestimmungsland Χώρα προορισμού Country of destination Pays de destination Paese di destinazione Land van bestemming País de destino Määrämaa Bestämmelsesland	Lengua que se debe utilizar en la rotulación Mærkning på følgende sprog Kennzeichnung in folgender Sprache Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση Language to be used for the marking Langue à utiliser pour le marquage Lingua da utilizzare per la marcatura Taal te gebruiken voor de opschriften Lingua a utilizar na rotulagem Merkinnäissä käytettävä kieli Märkning på följande språk
A	906	A1: 198 A2: 708	197/95 201/95	Perú Perú	Español Español
B	312	B1: 48 B2: 60 B3: 96 B4: 96 B5: 12	585/95 586/95 587/95 588/95 589/95	Perú Madagascar Madagascar Madagascar Madagascar	Español Français Français Français Français
C	10 000	C1: 4 000 C2: 6 000	708/95 709/95	Lesotho Swaziland	English English

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 394/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Μαρτίου 1996

για την επιβολή προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές μη συνεχών ινών από πολυεστέρες καταγωγής Λευκορωσίας

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3283/94 του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1994, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1251/95⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 23,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2423/88 του Συμβουλίου, της 11ης Ιουλίου 1988, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ ή επιδοτήσεων εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 522/94⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 11,

Κατόπιν διαβουλεύσεων με τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας ότι:

Α. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

- (1) Τον Αύγουστο του 1994 η Επιτροπή ανακοίνωσε με σχετικό δημοσίευμα στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*⁽⁵⁾ την έναρξη διαδικασίας αντιντάμπινγκ όσον αφορά τις εισαγωγές μη συνεχών ινών από πολυεστέρες καταγωγής Λευκορωσίας.
- (2) Η κίνηση της εν λόγω διαδικασίας ήταν αποτέλεσμα καταγγελίας την οποία υπέβαλε η Διεθνής Επιτροπή Ραιγιόν και συνθετικών ινών («CIRFS») εξ ονόματος κοινοτικών παραγωγών που υποτίθεται ότι αντιπροσωπεύουν μεγάλο μέρος της συνολικής κοινοτικής παραγωγής μη συνεχών ινών από πολυεστέρες.

Η καταγγελία περιείχε αποδεικτικά στοιχεία σχετικά με την εισαγωγή του υπόψη προϊόντος με πρακτικές ντάμπινγκ και σχετικά με τη συνεπακόλουθη πρόκληση σημαντικής ζημίας τα στοιχεία αυτά

κρίθηκε ότι ήταν επαρκή, ώστε να δικαιολογείται η κίνηση διαδικασίας.

- (3) Η Επιτροπή ενημέρωσε επισήμως τους παραγωγούς, τους εξαγωγείς και τους εισαγωγείς που ήταν γνωστό ότι ενδιαφέρονται, τους εκπροσώπους της χώρας εξαγωγής και τους καταγγέλλοντες. Στα αμέσως ενδιαφερόμενα μέρη παραχωρήθηκε η δυνατότητα να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση.
- (4) Ένας λευκώσος παραγωγός, αρκετοί εισαγωγείς και ο καταγγέλλων κλάδος παραγωγής της Κοινότητας γνωστοποίησαν γραπτώς τις απόψεις τους. Τα μέρη που το ζήτησαν έγιναν δεκτά σε ακρόαση.
- (5) Η Επιτροπή απέστειλε ερωτηματολόγια στα μέρη που ήταν γνωστό ότι ενδιαφέρονται και έλαβε ορισμένα στοιχεία εκ μέρους των καταγγελλόντων κοινοτικών παραγωγών, εκ μέρους ενός λευκώσου εξαγωγέα και εκ μέρους δύο συνεργασθέντων κοινοτικών εισαγωγέων.
- (6) Επίσης, υποβλήθηκαν στοιχεία εκ μέρους ή για λογαριασμό κοινοτικών επιχειρήσεων οι οποίες αγοράζουν ή επεξεργάζονται το υπό εξέταση προϊόν.
- (7) Η Επιτροπή ενεζήτησε και επαλήθευσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για την εξαγωγή προσωρινών συμπερασμάτων σχετικά με το ντάμπινγκ και τη ζημία και διεξήγαγε έρευνες στις εγκαταστάσεις των παρακάτω εταιρειών:

α) Καταγγέλλοντες κοινοτικοί παραγωγοί:

- Hoechst AG, Frankfurt am Main, Γερμανία,
- Du Pont de Nemours, Bad Homburg, Γερμανία,
- Montefibre Spa Enichem, Milano, Ιταλία,
- Akzo Fibres and Polymers Division, Arnheim, Κάτω Χώρες,
- Wellman International Ltd, Co Meath, Ιρλανδία,
- La Seda de Barcelona SA, El Prat de Llobrega, Ισπανία,
- Nurel SA, Hospitalet de Llobrega, Ισπανία.

β) Τρεις παραγωγοί σε δύο χώρες με οικονομία αγοράς:

- Shinkong Synthetic Fibers Cooperation, Ταϊβάν,
- Tuntex Distinct Cooperation, Ταϊβάν,
- Zaklady Wlokien Chemicznych Elana SA, Πολωνία.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 349 της 31. 12. 1994, σ. 1.⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 122 της 2. 6. 1995, σ. 1.⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 209 της 2. 8. 1988, σ. 1.⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 66 της 10. 3. 1994, σ. 10.⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. C 212 της 3. 8. 1994, σ. 5.

- (8) Η έρευνα για το ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιουλίου 1993 μέχρι τις 30 Ιουνίου 1994 (στο εξής «η περίοδος έρευνας»).
- (9) Η έρευνα υπερέβη την κανονική διάρκεια του ενός έτους, η οποία προβλέπεται στο άρθρο 7 παράγραφος 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2423/88 (στο εξής «ο βασικός κανονισμός»), και τούτο λόγω της περιπλοκότητας της έρευνας και, ειδικότερα, λόγω των δυσκολιών που ανέκυψαν κατά τη συγκέντρωση αξιόπιστων στοιχείων σε μία κατάλληλη χώρα αναφοράς διαθέτουσα οικονομία αγοράς (στο εξής «η ανάλογος χώρα»).

Για το σκοπό αυτό, η Επιτροπή ήλθε σε επαφή, όπως είχε προτείνει η καταγγέλλουσα, με έναν παραγωγό μη συνεχών ινών από πολυεστέρες στην Πολωνία, ο οποίος διέθεσε μεν ορισμένα στοιχεία και συμφώνησε να συνεργασθεί, αλλά μόνο όταν η σχετική διαδικασία θρυσκόταν ήδη σε πολύ προχωρημένο στάδιο. Ακολούθως, η Επιτροπή επικοινωνήσε με αρκετούς κορεάτες παραγωγούς, οι οποίοι όμως αρνήθηκαν να συνεργασθούν. Τελικά, δύο ταϊβανόι παραγωγοί μη συνεχών ινών από πολυεστέρες ανταποκρίθηκαν στο σχετικό αίτημα της Επιτροπής και συμφώνησαν να συνεργασθούν στο πλαίσιο της παρούσας διαδικασίας (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 24 έως 28).

B. ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΙΩΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

1. Περιγραφή και χρήση του υπό εξέταση προϊόντος

- (10) Το υπό εξέταση προϊόν είναι συνθετικές μη συνεχείς ίνες από πολυεστέρες (στο εξής «ΜΣΙΠ»), μη λαανρισμένες, χτενισμένες ή άλλως κατεργασμένες για την παραγωγή νημάτων. Πρόκειται για πρώτη ύλη που χρησιμοποιείται σε διάφορα στάδια της υφαντουργίας, ανάλογα με τα χαρακτηριστικά των προς παραγωγή υφασμάτων.
- (11) Το υπό εξέταση προϊόν είναι δυνατό να ταξινομηθεί σε δύο βασικές κατηγορίες: αυτό που προορίζεται για τη νηματοουργία και εκείνο που προορίζεται για άλλες εφαρμογές. Το 60 % περίπου των ΜΣΙΠ που καταναλώνονται στην Κοινότητα χρησιμοποιείται για την παραγωγή νημάτων τα οποία στη συνέχεια χρησιμοποιούνται για την παραγωγή υφασμάτων, αναμειγνύομενα εν ανάγκη με άλλες ίνες, όπως το μαλλί ή το βαμβάκι. Κατά το υπόλοιπο μέρος χρησιμοποιούνται για το παραγέμισμα ορισμένων κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων (μαξιλαριών, καθισμάτων αυτοκινήτων, ανοράκ και άλλων παρεμφερών), καθώς και σε άλλες εφαρμογές που δεν προϋποθέτουν νηματοποιημένη μορφή, όπως είναι η ταπητοουργία. Στο πλαίσιο των δύο αυτών κατηγοριών υπάρχουν διάφορα μεγέθη και είδη ΜΣΙΠ, τα οποία κατά βάση καθορίζονται από τον τίτλο (ντενιέ) των ινών και από το μήκος κοπής τους.

- (12) Εντούτοις, δεν υφίστανται διαφορές μεταξύ των βασικών φυσικών χαρακτηριστικών των δύο βασικών κατηγοριών, ούτε μεταξύ των διαφόρων ειδών που απαρτίζουν καθεμία από αυτές τις κατηγορίες. Υπό τις συνθήκες αυτές και κατ' αντιστοιχία προς ό,τι ίσχυε στο πλαίσιο παλαιότερων ερευνών, οι ΜΣΙΠ πρέπει να θεωρηθούν ως ένα προϊόν για τις ανάγκες της παρούσας διαδικασίας.

2. Ομοιές προϊόν

- (13) Η Επιτροπή κατέληξε στη διαπίστωση ότι οι ΜΣΙΠ που εξάγονται από τη Λευκορωσία στην Κοινότητα έχουν βασικά χαρακτηριστικά και χρήσεις παρόμοια με εκείνα του προϊόντος που παράγεται και πωλείται στην Κοινότητα. Επιπλέον, οι ΜΣΙΠ καταγωγής Λευκορωσίας έχουν βασικά χαρακτηριστικά και χρήσεις παρόμοια με εκείνα των ΜΣΙΠ που παράγονται και πωλούνται στην ανάλογο χώρα (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 24 έως 28).
- (14) Η Eurofibrefill, μία ένωση αποτελούμενη από ομάδα επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν τις ΜΣΙΠ, υποστήριξε ότι το προϊόν το οποίο εξάγεται από τη Λευκορωσία δεν είναι συγκρίσιμο με το πιο εξελιγμένο, κατά την άποψή της, και ανώτερης ποιότητας προϊόν το οποίο παράγουν και πωλούν οι κοινοτικοί παραγωγοί.
- (15) Ο παραπάνω ισχυρισμός δεν είναι δυνατό να γίνει δεκτός, και τούτο διότι τα φυσικά χαρακτηριστικά των εν λόγω προϊόντων παρουσιάζουν μεγάλες ομοιότητες, ενώ οι κατώτερης, υποτίθεται, ποιότητας μη συνεχείς ίνες από πολυεστέρες χρησιμοποιούνται για εφαρμογές οι οποίες δεν διαφέρουν ουσιαστικά από τις χρήσεις των ανίστοιχων ινών ανώτερης, υποτίθεται, ποιότητας. Κατά την έρευνα διαπιστώθηκε ότι τα προϊόντα λευκορωσικής παραγωγής περιγράφονταν στις παραγγελίες των πελατών, καθώς και στα σχετικά τιμολόγια, με τη χρήση πανομοιότυπων κατατάξεων σε σύγκριση με τα προϊόντα κοινοτικής παραγωγής και ότι επωλούνταν σε τελικούς χρήστες οι οποίοι αγόραζαν παράλληλα για τις ίδιες χρήσεις προϊόντα κοινοτικής παραγωγής. Επομένως, η υποτιθέμενη διαφορά ποιότητας, και αν ακόμη υποθεθεί ότι υπάρχει, δεν είναι ικανή να δικαιολογήσει τη διάκριση μεταξύ των συγκεκριμένων προϊόντων.
- (16) Σε σχέση με το ίδιο θέμα, ένας λευκορώσος εξαγωγέας και η Eurofibrefill αμφισβήτησαν το κατά πόσον οι ΜΣΙΠ που πωλούνται στην Ταϊβάν, δηλαδή στη χώρα που επελέγη ως ανάλογος, συνιστούν ένα ομοιές προϊόν σε σύγκριση με τις ΜΣΙΠ που εξάγονται από τη Λευκορωσία στην Κοινότητα, ισχυριζόμενοι ότι κατά τη γνώμη τους υφίσταται μία διαφορά ανθεκτικότητας, η οποία αποτελεί καθοριστικό παράγοντα και εξουδετερώνει κάθε άλλο λόγο που υποδηλώνει ότι πρόκειται για ομοιείδη προϊόντα.
- (17) Η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, παρά τις ενδεχόμενες, ήσσονος σημασίας αποκλίσεις όσον αφορά την εμφάνιση και τα χαρακτηριστικά, όπως είναι η ανθεκτικότητα, οι οποίες είναι αποτέλεσμα

της ποικιλίας χημικών συνθέσεων και μεθόδων παραγωγής των ινών που πωλούνται στις δύο υπόψη αγορές, οι διαφοροποιήσεις αυτές δεν είναι σημαντικές σε σχέση με τα βασικά χαρακτηριστικά του προϊόντος, τον τρόπο εμπορίας του, την αποδοχή του από τους καταναλωτές και της χρήσης του.

- (18) Κατά συνέπεια, έχει γίνει δεκτό ότι οι ΜΣΠ που εξάγονται από τη Λευκορωσία στην Κοινότητα, αυτές που πωλούνται στην εγχώρια αγορά της Ταϊβάν και αυτές που παράγονται και πωλούνται στην Κοινότητα είναι ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 12 του βασικού κανονισμού.

Γ. ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

1. Κανονική αξία — επιλογή της αναλόγου χώρας

- (19) Επειδή η Λευκορωσία, στην οποία παράγονται ετησίως περίπου 130 000 τόνοι ΜΣΠ, είναι χώρα άνευ οικονομίας αγοράς, ο καθορισμός της κανονικής αξίας έπρεπε να γίνει με βάση τα στοιχεία που θα συγκεντρώνονταν στην εγχώρια αγορά μιας τρίτης χώρας αναφοράς η οποία διαθέτει οικονομία αγοράς, όπως προβλέπει το άρθρο 2 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.
- (20) Η καταγγέλουσα εισηγήθηκε να χρησιμοποιηθεί για το σκοπό αυτό ως ανάλογος χώρα η Πολωνία. Η Επιτροπή εξασφάλισε τη συνεργασία της μοναδικής επιχείρησης που παράγει ΜΣΠ στην πολωνική αγορά.
- (21) Μετά την επαλήθευση των στοιχείων που προσκομίστηκαν και έπειτα από ανάλυση των γενικών συνθηκών που επικρατούν στην πολωνική αγορά για το υπόψη προϊόν, εξήχθησαν τα ακόλουθα συμπεράσματα, τα οποία οδήγησαν σε απόρριψη της Πολωνίας ως αναλόγου χώρας.
- (22) Στην Πολωνία, η οποία έχει μία σχετικά μικρή εγχώρια κατανάλωση, ανερχόμενη στις 25 000 τόνους περίπου, υπάρχει μόνο ένας παραγωγός, με μικρό όγκο παραγωγής, ο οποίος κατέχει το 90 % και πλέον της αγοράς. Δεν υφίσταται ανταγωνισμός ως προς τις τιμές, δεδομένου ότι οι εισαγωγές από τρίτες χώρες (Γερμανία, Λευκορωσία και Σλοβακία) είναι αμελητέες εξαιτίας των υψηλών εισαγωγικών δασμών, που φθάνουν μέχρι το 26 %. Η χαμηλή εγχώρια κατανάλωση υποδηλώνει επίσης ότι ο αριθμός των καταναλωτών στην αγορά είναι σχετικά περιορισμένος.
- (23) Υπό τις συνθήκες αυτές, προέκυψε το συμπέρασμα ότι στην Πολωνία δεν υπήρχε κατά την περίοδο έρευνας ένα ανοικτό περιβάλλον για τις ΜΣΠ το οποίο να διέπεται από τους κανόνες της ελεύθερης οικονομίας. Πράγματι, αφού επαλήθευσε το κόστος παραγωγής και τις εγχώριες τιμές πώλησης της συνεργασθείσας εταιρείας, η Επιτροπή έκρινε ότι μία «κανονική αξία» η οποία θα είχε καθορισθεί με βάση τα συγκεκριμένα δεδομένα αγοράς δεν θα ανταποκρινόταν σε κανόνες συνθήκης αγοράς και θα οδηγούσε σε

ένα αποτέλεσμα που θα έθιγε υπέρμετρα το λευκωρώσο εξαγωγή.

- (24) Στη συνέχεια, η Επιτροπή εξέτασε την καταλληλότητα της Ταϊβάν ως αναλόγου χώρας, σημειώνοντας επίσης ότι οι δύο ταϊβανοί παραγωγοί που ήταν πρόθυμοι να συνεργασθούν είχαν ήδη μετάσχει σε παλαιότερες διαδικασίες αντιντάμπινγκ, στις οποίες είχε επιλεγεί η Ταϊβάν ως ανάλογος χώρα. Ο λευκωρώσος εξαγωγέας δεν εξέφρασε αντιρρήσεις για την πρόταση αυτή, πλη της αντίρρησης που αφορούσε τη συγκρισιμότητα του προϊόντος (βλέπε αιτιολογική σκέψη 34) ούτε οι οικείες κρατικές αρχές εξέφρασαν αντίρρηση. Κατά την υποβολή της πρότασης να χρησιμοποιηθεί η Ταϊβάν για την έκδοση της τελικής απόφασης, συνεκτιμήθηκαν ότι ακόλουθες διαπιστώσεις:

— *δυνατότητα πρόσβασης και αντιπροσωπευτικότητας της αγοράς της Ταϊβάν:*

- (25) Οι δύο ταϊβανοί παραγωγοί, οι οποίοι συμφώνησαν να συνεργασθούν, παράγουν μεγάλους όγκους παραγωγής σε οικονομικώς συμφέρουσα κλίμακα: το προϊόν τους εισέρχεται σε μία ανοικτή και ανταγωνιστική εγχώρια αγορά, στην οποία δραστηριοποιούνται εννέα τοπικοί παραγωγοί. Η εγχώρια κατανάλωση ΜΣΠ ξεπερνά τις 400 000 τόνους: στην ποσότητα αυτή συμπεριλαμβάνονται οι όγκοι εισαγωγών από διάφορες χώρες (οι σχετικοί εισαγωγικοί δασμοί είναι της τάξεως του 1 %).
- (26) Επομένως, υφίσταται μία ανταγωνιστική δομή προσφοράς και ζήτησης. Με δεδομένη την αποτελεσματικότητα των ταϊβανέζικων εταιριών, η Επιτροπή επαλήθευσε ότι τα έξοδά τους και οι παραγωγικές τιμές πώλησης που οι εν λόγω εταιρείες εφαρμόζουν στην ανοικτή εγχώρια αγορά συγκροτούν μία αξιόπιστη βάση για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Εξάλλου, διαπιστώθηκε ότι αμφότεροι οι ταϊβανέζοι παραγωγοί, οι οποίοι πωλούσαν συστηματικά αξιόλογες ποσότητες σε μεγάλο αριθμό ανεξάρτητων πελατών στην αγορά της Ταϊβάν, είχαν να παρουσιάσουν έναν αντιπροσωπευτικό όγκο εγχώριων πωλήσεων, σε σύγκριση με το συνολικό όγκο των εξαγωγών από τη Λευκορωσία στην Κοινότητα κατά την περίοδο έρευνας.

— *πρόσβαση σε βασικές πρώτες ύλες:*

- (27) Κατά την περίοδο έρευνας οι ταϊβανέζοι παραγωγοί είχαν ανεμπόδιστη πρόσβαση σε πρώτες ύλες, στις τιμές που ίσχυαν στη διεθνή αγορά: δεν προέκυψε κανένα στοιχείο το οποίο να υποδηλώνει ότι οι εγχώριες τιμές πώλησης δεν διέπονταν από τις οικονομικές δυνάμεις που αναπτύσσονται σε μία απαλλαγμένη από κανονιστικές ρυθμίσεις και ελεύθερη οικονομία αγοράς.
- (28) Επομένως, με βάση τις παρακάτω διαπιστώσεις και κατ' εφαρμογή του άρθρου 2 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, γίνεται δεκτό ότι είναι κατάλληλη και μη στερούμενη λογικής η επιλογή της Ταϊβάν ως αναλόγου χώρας προκειμένου να καθορισθεί η κανονική αξία σε σχέση με το υπό διερεύνηση προϊόν.

2. Υπολογισμός της κανονικής αξίας.

- (29) Με δεδομένη την αδυναμία προσδιορισμού των τιμών εξαγωγής για κάθε κατηγορία και τύπο ΜΣΙΠ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 30), η κανονική αξία καθορίστηκε, για τις ανάγκες εξαγωγής προσωρινών συμπερασμάτων, με βάση το σταθμισμένο μέσο όρο όλων των πωλήσεων ΜΣΙΠ κατά την περίοδο έρευνας (ανεξαρτήτως κατηγορίας και ποιότητας) τις οποίες πραγματοποίησαν οι δύο συνεργασθέντες παραγωγοί στην αγορά της Ταϊβάν. Λόγω της σημαντικής μεταβολής των τιμών, τόσο στην αγορά της Ταϊβάν, όσο και σε σχέση με τις εξαγωγές από τη Λευκορωσία, αλλά και λόγω της αισθητής αύξησης των εξαγόμενων ποσοτήτων κατά το δεύτερο ήμισυ της περιόδου έρευνας, καθορίστηκαν δύο κανονικές αξίες, μία για το πρώτο ήμισυ της περιόδου έρευνας και μία για το δεύτερο ήμισυ. Οι σταθμισμένες μέσες τιμές που προέκυψαν βάσει της μεθόδου αυτής ήταν ανώτερες των αντίστοιχων σταθμισμένων μέσων εξόδων, με αποτέλεσμα να γίνει δεκτό ότι οι ταϊβανέζικες πωλήσεις πραγματοποιήθηκαν υπό κανονικές συνθήκες εμπορίας κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού. Η προεκτεθείσα προσέγγιση θεωρήθηκε ως μη στερούμενη λογικής λαμβανόμενων υπόψη των στοιχείων που ήταν διαθέσιμα σχετικά με τις διάφορες κατηγορίες και τους τύπους προϊόντος που πωλούνται στην Ταϊβάν, καθώς επίσης τις κατηγορίες και τους τύπους που πωλούνται προς εξαγωγή από το λευκορώσο εξαγωγέα.

3. Τιμή εξαγωγής

- (30) Επειδή τα δυνάμενα να χρησιμοποιηθούν στοιχεία, τα οποία διέθεσε εντός ευλόγου χρονικού διαστήματος ο μοναδικός συνεργασθείς λευκορώσος εξαγωγέας, καλύπτουν μικρό μόνο μέρος των συνολικών λευκορωσικών εξαγωγών ΜΣΙΠ προς την Κοινότητα κατά την περίοδο έρευνας (700 τόνους επί συνόλου 32 000 τόνων), αλλά και λαμβάνοντας υπόψη την περιορισμένη διάθεση συνεργασίας την οποία επέδειξαν οι εισαγωγείς/διανομείς που εκτιμάται ότι ευθύνονται για τη συντριπτική πλειονότητα των αγορών από τη Λευκορωσία, η Επιτροπή προσδιόρισε τις τιμές εξαγωγής με βάση τα διαθέσιμα στοιχεία, όπως προβλέπει το άρθρο 7 παράγραφος 7 στοιχείο β) του βασικού κανονισμού.
- (31) Για το σκοπό αυτό, ως πλέον αξιόπιστα θεωρήθηκαν τα στατιστικά στοιχεία της EUROSTAT. Εντούτοις, δεν κατέστη δυνατός ο προσδιορισμός των τιμών ανά κατηγορία και ανά τύπο προϊόντος. Η μέση τιμή εξαγωγής που προέκυψε με τον προεκτεθέντα τρόπο ήταν συγκρίσιμη με αυτήν που είχε δηλώσει ο συνεργασθείς εξαγωγέας. Ένεκα της μεταβολής των τιμών και των ποσοτήτων κατά την περίοδο έρευνας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 29), η σταθμισμένη μέση τιμή εξαγωγής υπολογίστηκε χωριστά για το πρώτο και για το δεύτερο ήμισυ της εν λόγω περιόδου.

4. Σύγκριση

- (32) Η κανονική αξία συγκρίθηκε με την τιμή εξαγωγής σε επίπεδο fob εκ των εθνικών συνόρων.
- (33) Όπου ήταν σκόπιμο (και όπου ήταν διαθέσιμα επαρκή σχετικά στοιχεία), η κανονική αξία και η

τιμή εξαγωγής αναπροσαρμόστηκαν, προκειμένου να ληφθούν υπόψη ορισμένα έξοδα πώλησης, τα οποία καθορίζονται στο άρθρο 2 παράγραφος 9 του βασικού κανονισμού. Οι αναπροσαρμογές αυτές, για να ληφθούν υπόψη διαφορές επηρεάζουσες την τιμή, αφορούν τα έξοδα μεταφοράς, ασφάλισης, διεκπεραίωσης και δανεισμού.

- (34) Ο λευκορώσος εξαγωγέας ζήτησε να γίνει μία αναπροσαρμογή για να ληφθούν υπόψη ποιοτικές διαφορές που υποτίθεται ότι υπάρχουν και που απορρέουν από τη διαφορετική ανθεκτικότητα των ΜΣΙΠ που εξάγονται από τη Λευκορωσία στην Κοινότητα σε σύγκριση με τις ΜΣΙΠ που πωλούνται στην εγχώρια αγορά της Ταϊβάν. Υποστηρίχθηκε ότι το ταϊβανέζικο προϊόν είναι καλύτερης ποιότητας χάρη στη μεγαλύτερη ανθεκτικότητά του. Μολονότι ο λευκορώσος εξαγωγέας πληροφόρησε την Επιτροπή ότι εσκόπευε να τεκμηριώσει την ορθότητα του παραπάνω ισχυρισμού, τελικά δεν προσέκομισε κανένα αποδεικτικό στοιχείο, και, εν πάσει περιπτώσει, η Επιτροπή δεν είχε στη διάθεση της κανένα στοιχείο που να συνηγορεί υπέρ της ανάγκης να γίνει δεκτό το αίτημα του λευκορώσου εξαγωγέα. Κατά συνέπεια, το αίτημα αυτό είναι απορριπτέο.

5. Περιθώριο ντάμπινγκ

- (35) Από τη σύγκριση της κανονικής αξίας με την τιμή εξαγωγής προέκυψε η ύπαρξη ντάμπινγκ· το περιθώριο ντάμπινγκ αποδείχθηκε ότι είναι ίσο με το ποσό κατά το οποίο η κανονική αξία υπερβαίνει την τιμή εξαγωγής στην Κοινότητα.
- (36) Το σταθμισμένο μέσο περιθώριο ντάμπινγκ, εκφρασμένο ως ποσοστό της τιμής «ελεύθερο στα σύνορα της Κοινότητας» πριν από την καταβολή του δασμού, ανέρχεται σε 43,5 %.

Δ. ΚΛΑΔΟΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

- (37) Η έρευνα απέδειξε ότι το μερίδιο επί της συνολικής κοινοτικής παραγωγής το οποίο κατείχαν κατά την περίοδο έρευνας οι καταγγέλλοντες κοινοτικοί παραγωγοί ανήλθε σε ποσοστό άνω του 90 % της παραγωγής του ομοειδούς προϊόντος στην Κοινότητα. Επομένως, οι παραγωγοί αυτοί είναι δυνατό να θεωρηθούν ως « κλάδος παραγωγής της Κοινότητας», σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού.

E. ΖΗΜΙΑ

1. Η κοινοτική κατανάλωση ΜΣΙΠ

- (38) Η εμφανής κατανάλωση ΜΣΙΠ στην Κοινότητα ακολούθησε συνολικά μια ελαφρώς αυξητική πορεία κατά τα τέσσερα τελευταία έτη ειδικότερα, αυξήθηκε από τους 455 000 τόνους το 1991 στους 475 000

τόνους το 1992, ενώ μετά από μια πρόσκαιρη συρρίκνωση στους 450 000 τόνους το 1993, με εξαμηνιαία κατανάλωση ύψους 215 000 τόνων κατά την περίοδο έρευνας (συγκεκριμένα στο δεύτερο εξάμηνο του 1993), ανήλθε στους 250 000 τόνους στο πρώτο εξάμηνο του 1994.

2. Παράγοντες αναφερόμενοι στις εισαγωγές με πρακτικές ντάμπινγκ

α) Όγκος και μερίδιο αγοράς των εισαγωγών με πρακτικές ντάμπινγκ

- (39) Τα στοιχεία της EUROSTAT προ του 1992 αναφέρονται στην πρώην Σοβιετική Ένωση. Ξεχωριστά στοιχεία για τη Λευκορωσία είναι διαθέσιμα για το διάστημα από το 1992 και μετά. Το 1991, ο συνολικός όγκος των εισαγωγών στην Κοινότητα με καταγωγή από την ΕΣΣΔ ήταν 1 524 τόνοι. Σύμφωνα με τα δηλωθέντα στοιχεία, οι εισαγωγές ΜΣΙΠ από τη Λευκορωσία ανήλθαν στους 5 863 τόνους το 1992, στους 22 101 τόνους το 1993 και στους 32 063 τόνους κατά την περίοδο έρευνας. Από τα διαθέσιμα στοιχεία συνάγεται ότι στην πραγματικότητα το μεγαλύτερο μέρος των εισαγωγών καταγωγής πρώην Σοβιετικής Ενώσεως ήταν λευκορωσικής καταγωγής για το λόγο αυτό, οι εισαγωγές αυτές έχουν εκληφθεί ως λευκορωσικής καταγωγής στο πλαίσιο της ανάλυσης περί τη ζημία. Η πορεία των εισαγωγών ισοδυναμεί επομένως με αύξηση κατά 2 100 % μεταξύ του 1991 και της περιόδου έρευνας.
- (40) Τα μερίδια αγοράς τα οποία κατείχαν στην Κοινότητα οι εισαγωγές ΜΣΙΠ καταγωγής Λευκορωσίας αυξήθηκαν από 0,3 % το 1991 σε 1,2 % το 1992, σε 4,9 % το 1993 και σε 6,9 % κατά την περίοδο έρευνας. Επιπλέον, η αυξητική τους τάση επιταχύνθηκε κατά το ίδιο χρονικό διάστημα: κατά το δεύτερο εξάμηνο του 1993 ο όγκος εξαγωγών (11 788 τόνοι) ήταν διπλάσιος από εκείνον κατά το 1992, ενώ κατά το πρώτο εξάμηνο του 1994 ο όγκος των εξαγωγών (20 275 τόνοι) ήταν σχεδόν τέσσερις φορές μεγαλύτερος από τον όγκο των εξαγωγών το 1992, αντιστοιχώντας σε μερίδιο αγοράς ύψους 8,0 % κατά το ίδιο εξάμηνο.
- 6) Τιμές των εισαγωγών με πρακτικές ντάμπινγκ
- (41) Η σύγκριση των σταθμισμένων μέσων τιμών εκ του εργοστασίου που εφάρμοξε ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας με τις σταθμισμένες μέσες τιμές cif στα σύνορα της Κοινότητας μετά τον εκτελωνισμό των λευκορωσικών εξαγωγών, όπως αυτές προκύπτουν με βάση τα στοιχεία της EUROSTAT, απέδειξε ότι οι πρώτες ήταν μεγαλύτερες από τις δεύτερες καθόλη την περίοδο έρευνας. Κατά το χρονικό διάστημα από τον Ιούνιο μέχρι το Δεκέμβριο του 1993, το περιθώριο απόκλισης των τιμών ανήλθε σε 37,4 % κατά το δεύτερο ήμισυ της περιόδου έρευνας (Ιανουάριος έως Ιούνιος 1994) το περιθώριο απόκλισης των τιμών ήταν 34,7 %, εκπεφρασμένο πάντα ως ποσοστό των τιμών που εφάρμοζαν οι κοινοτικοί παραγωγοί. Το σταθμισμένο μέσο περιθώριο απόκλισης των τιμών για το σύνολο της περιόδου έρευνας ανήλθε σε ποσοστό 35,7 %. Οι παραπάνω διαπιστώσεις επιβεβαιώθηκαν και με βάση μία ξεχωριστή σύγκριση για την

οποία χρησιμοποιήθηκαν τα περιορισμένα στοιχεία που είχε διαθέσει ο λευκορώσος εξαγωγέας (βλέπε αιτιολογική σκέψη 30).

3. Παράγοντες αναφερόμενοι στην κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Κοινότητας

- (42) Η κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Κοινότητας πρέπει να εξετασθεί με γνώμονα τα υφιστάμενα μέτρα αντιντάμπινγκ για τα οποία γίνεται λόγος κατωτέρω:

- Στις 22 Οκτωβρίου 1992, μετά από επανεξέταση των υφιστάμενων μέτρων αντιντάμπινγκ που είχαν επιβληθεί με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3946/88 του Συμβουλίου⁽¹⁾, το Συμβούλιο, με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3017/92⁽²⁾, τροποποίησε τους συντελεστές των δασμών αντιντάμπινγκ που ίσχυαν για τις εισαγωγές μη συνεχών ινών από πολυεστέρες καταγωγής Ρουμανίας, Ταϊβάν, Τουρκίας, των Δημοκρατιών της Σερβίας, του Μαυροβουνίου και της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας, και περάτωσε τη διαδικασία αναφορικά με τις εισαγωγές καταγωγής Μεξικού και Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής,
- Στις 15 Ιανουαρίου 1993, το Συμβούλιο, με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 54/93⁽³⁾, επέβαλε οριστικούς δασμούς αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές μη συνεχών ινών από πολυεστέρες καταγωγής Ινδίας και Δημοκρατίας της Κορέας.

α) Παραγωγή

- (43) Η κοινοτική παραγωγή ΜΣΙΠ παρέμεινε σχετικά σταθερή κατά τα τελευταία τέσσερα χρόνια, συγκεκριμένα, από τους 370 000 τόνους το 1991, κορυφώθηκε πρόσκαιρα το 1992 με 390 000 τόνους, ενώ το 1993 διαμορφώθηκε στους 365 000 τόνους και κατά την περίοδο έρευνας ανήλθε συνολικά στους 370 000 τόνους.

β) Ικανότητα παραγωγής και χρησιμοποίηση ικανότητας

- (44) Η ικανότητα παραγωγής ΜΣΙΠ έχει ελαττωθεί, συνολικά, από τους 485 000 τόνους το 1991 στους 478 000 τόνους κατά την περίοδο έρευνας. Εντός του ίδιου χρονικού διαστήματος τα ποσοστά χρησιμοποίησης ικανότητας κυμάνθηκαν από 76 % το 1991, σε 78 %. Η αμελητέα ανάκαμψη της χρησιμοποίησης ικανότητας κατά την περίοδο έρευνας πρέπει να αξιολογηθεί υπό το φως της πτώσης της ικανότητας παραγωγής των κοινοτικών παραγωγών.

γ) Αποθέματα

- (45) Ο όγκος των αποθεμάτων μειώθηκε από τους 33 000 τόνους το 1991 στους 30 000 τόνους κατά τα τέλη του 1993, αλλά εξακολούθησε να κυμαίνεται στο επίπεδο του 6 % με 8 % περίπου της ετήσιας κοινοτικής παραγωγής, το οποίο δεν παύει να είναι σημαντικό, αν μάλιστα λάβει κανείς υπόψη τον εμπορεύσιμο χαρακτήρα του υπό εξέταση προϊόντος.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 348 της 17. 12. 1988, σ. 49.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 306 της 22. 10. 1992, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 9 της 15. 1. 1993, σ. 2.

δ) *Όγκος πωλήσεων και μερίδιο αγοράς του κοινοτικού κλάδου παραγωγής*

- (46) Ενώ ο όγκος των παραγωγών ΜΣΙΠ καταγωγής Λευκορωσίας αυξήθηκε σημαντικά και σταθερά κατά τα τέσσερα τελευταία χρόνια (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 39 και 40), οι πωλήσεις των κοινοτικών παραγωγών μειώθηκαν κατά το ίδιο χρονικό διάστημα από τους 373 000 τόνους το 1991 στους 355 000 τόνους το 1993 και στους 358 000 τόνους κατά την περίοδο έρευνας. Η πορεία του μεριδίου αγοράς συνέπεσε με την εξέλιξη αυτή: το μερίδιο αγοράς μειώθηκε από το 82,1 % το 1991 στο 80,2 % το 1992 και το 1993 και στο 78,3 % κατά την περίοδο έρευνας. Κατά το πρώτο εξάμηνο του 1994, το μερίδιο αγοράς του κοινοτικού κλάδου παραγωγής συρρικνώθηκε στο 76,5 %, τη στιγμή που η κατανάλωση παρουσίαζε κάποια αύξηση.

ε) *Εξέλιξη των τιμών στην αγορά της Κοινότητας*

- (47) Συνολικά, οι τιμές των ΜΣΙΠ που εφάμιζαν οι κοινοτικοί παραγωγοί, στο εθνικό νόμισμα και στην εγχώρια αγορά εκάστου, σημείωσαν σταθερή υποχώρηση: ο σταθμισμένος μέσος όρος της μείωσής τους μεταξύ του 1991 και του Δεκεμβρίου του 1993 υπήρξε 15 % περίπου.
- (48) Πρέπει να σημειωθεί ότι οι τιμές των ΜΣΙΠ έχουν επηρεασθεί, και τούτο ισχύει για όλες τις επιχειρήσεις στην αγορά, από την εξέλιξη των τιμών των βασικών πρώτων υλών, όπως είναι το καθαρό τερεφθαλικό οξύ, το διμεθυλοτερεφθαλικό άλας και η γλυκόζη, που αντιπροσωπεύουν το 60 % έως 70 % περίπου του κόστους παραγωγής του τελικού προϊόντος. Πράγματι, εν περιλήψει, οι τιμές των εν λόγω πρώτων υλών αυξήθηκαν εξαιτίας της έλλειψής τους σε παγκόσμια κλίμακα, η οποία πρωτοεμφανίστηκε στα τέλη του 1993 και συνεχίστηκε και το 1994: οι τιμές των ΜΣΙΠ ακολούθησαν την ίδια πορεία από τις αρχές του 1994, κατ' αντιστοιχία προς την ανάλογη αύξηση του κόστους παραγωγής.

στ) *Αποδοτικότητα του κλάδου παραγωγής της Κοινότητας*

- (49) Η άσκηση πρακτικών ντάμπινγκ σε σχέση με την ομάδα προϊόντων που συνιστούν οι ΜΣΙΠ παρατηρείται εδώ και πολύ καιρό (βλέπε αιτιολογική σκέψη 42). Η διαπίστωση αυτή εξηγεί και το ότι η έρευνα απέδειξε ότι, συνολικά ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας έχει σημειώσει πενιχρά οικονομικά αποτελέσματα. Η κατάσταση αυτή υπήρχε ήδη προ του 1991, αλλά έχει επιδεινωθεί σημαντικά από το 1991 και μετά (ζημίες ύψους 7,9 % επί του κύκλου εργασιών). Το 1992, οπότε ελήφθησαν μέτρα αντιντάμπινγκ, σημειώθηκε μία ελαφρά ανάκαμψη (ζημίες ύψους 6,4 % επί του κύκλου εργασιών). Εντούτοις, οι ζημίες αυξήθηκαν εκ νέου το 1993 (ζημίες ύψους 14,9 % επί του κύκλου εργασιών), ενώ κατά το δεύτερο εξάμηνο του 1993 σημειώθηκε έντονη επιδείνωση της κατάστασης (ζημίες ύψους 18,8 % επί του κύκλου εργασιών). Η ελαφρά βελτίωση της οικονομικής κατάστασης κατά το πρώτο εξάμηνο του 1994 (ζημίες ύψους 13 % επί του κύκλου εργασιών) ήταν εν μέρει αποτέλεσμα του γεγονότος ότι όλες οι επιχειρή-

σεις που αναπτύσσουν δραστηριότητα στην κοινοτική αγορά αναγκάστηκαν να αυξήσουν τις τιμές τους λόγω της αύξησης του κόστους παραγωγής (βλέπε αιτιολογική σκέψη 48): υπό τις συνθήκες αυτές, ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας είχε τη δυνατότητα να περιορίσει μέχρις ενός σημείου τις ζημίες του. Παρόλα αυτά, η οικονομική κατάσταση των κοινοτικών παραγωγών επιδεινώθηκε αισθητά κατά τη διάρκεια της εξετασθείσας περιόδου.

ζ) *Απασχόληση*

- (50) Μολονότι ο κλάδος παραγωγής ΜΣΙΠ δεν είναι κλάδος έντασης εργασίας, έχει σημειωθεί μία σταθερή συρρίκνωση της απασχόλησης μεταξύ του 1991 και του Ιουνίου του 1994, η οποία συνολικά ανέρχεται σε 25 % (ποσοστό που αντιστοιχεί σε 1 200 άτομα): η εξέλιξη αυτή οφείλεται στη μέχρις ενός σημείου μείωση της ικανότητας παραγωγής, αλλά πρωτίστως στην απόλυση προσωπικού σε τομείς που δεν έχουν σχέση με την παραγωγή, όπως είναι οι πωλήσεις, η διοίκηση και άλλοι τομείς γενικού χαρακτήρα. Τα μέτρα αυτά ελήφθησαν για να αντιμετωπισθούν οι συνέπειες των χαμηλών τιμών πώλησης και της συνεπακόλουθης ανεπαρκούς αποδοτικότητας.

4. Συμπέρασμα αναφορικά με τη ζημία

- (51) Με βάση την προεκτεθείσα ανάλυση και λαμβάνοντας ιδίως υπόψη την επιδείνωση των οικονομικών αποτελεσμάτων, τη συρρίκνωση των πωλήσεων και του μεριδίου αγοράς και τις μειώσεις προσωπικού, η Επιτροπή αποφαινεται, για τις ανάγκες των προσωρινών της συμπερασμάτων, ότι ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας έχει υποστεί σημαντική ζημία κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού.

ΣΤ. ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

1. Συνέπειες των εισαγωγών με πρακτικές ντάμπινγκ

- (52) Κατά την εξέταση που διενεργήθηκε για να κρίνει κατά πόσον η σημαντική ζημία την οποία είχε υποστεί ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας προκλήθηκε από τις συνέπειες του ντάμπινγκ, η Επιτροπή διεπίστωσε ότι η ταχεία αύξηση των εισαγωγών ΜΣΙΠ με πρακτικές ντάμπινγκ καταγωγής Λευκορωσίας, η οποία οδήγησε ταυτοχρόνως στη μοναδική αξία λόγου αύξηση του μεριδίου αγοράς μιας χώρας εισαγωγής στην αγορά της Κοινότητας κατά την περίοδο έρευνας, συνέπεσε χρονικά με απώλεια μεριδίου αγοράς και με μείωση της αποδοτικότητας για τον κλάδο παραγωγής της Κοινότητας, παρά την αύξηση της κατανάλωσης στην κοινοτική αγορά. Η επιδεινούμενη οικονομική κατάσταση του κοινοτικού κλάδου παραγωγής οφείλεται στη διάβρωση των τιμών στην αγορά της Κοινότητας, η οποία είναι καταφανώς απόρροια της σημαντικής απόκλισης των τιμών των εισαγωγών εκ της Λευκορωσίας από τις υψηλότερες τιμές του κοινοτικού κλάδου παραγωγής.

- (53) Πρέπει να επισημανθεί ότι εξαιτίας του εμπορεύσιμου χαρακτήρα του συγκεκριμένου προϊόντος, η αγορά του είναι διαφανής και χαρακτηρίζεται από μεγάλη ευαισθησία στις τιμές· για το λόγο αυτό, η εφαρμογή χαμηλότερων τιμών εκ μέρους ορισμένων πωλητών με σημαντικά μερίδια αγοράς ασκεί αρνητική επίδραση επί των τιμών σε ολόκληρη την αγορά. Από το 1993 και μετά, η Λευκορωσία έχει καταλάβει το μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς μεταξύ όλων των χωρών εξαγωγής, και το γεγονός αυτό είναι δυνατό να αποδοθεί μόνο στην εφαρμογή επιθετικής τιμολογιακής πολιτικής.
- (54) Σχετικά με το ίδιο θέμα, αξίζει να αναφερθεί ότι ο εμπλεκόμενος εξαγωγέας εξωθείται σε μία τακτική επέκτασης σε άλλες αγορές λόγω της κατάστασης στην εγχώρια αγορά της Λευκορωσίας, όπου η εγχώρια κατανάλωση είναι στάσιμη και η αποδοτικότητα αμελητέα, συνεπεία των οικονομικών δυσχερειών που έχουν ανακύψει μετά τις πολιτικές μεταβολές, καθώς και της σημαντικής ικανότητας παραγωγής που εξακολουθεί να είναι διαθέσιμη. Το συμπέρασμα αυτό επιβεβαιώθηκε επίσης κατά την έρευνα από τα στοιχεία που διέθεσε ο λευκορώσος εξαγωγέας, με βάση τα οποία συνάγεται ότι ήδη κατά την περίοδο έρευνας είχε παρατηρηθεί μια σταθερά πτωτική πορεία των εγχώριων πωλήσεων, ενώ οι εξαγωγές παρουσίαζαν αυξητικές τάσεις. Η τελευταία αυτή εξέλιξη δεν έχει καμία σχέση με κανονικές οικονομικές συνθήκες, πράγμα το οποίο αποδεικνύεται από το μέγεθος των διαπιστωθέντων περιθωρίων ντάμπινγκ και απόκλισης των τιμών· πρόκειται για συμπεριφορά η οποία προξενεί ζημία στον κλάδο παραγωγής της Κοινότητας.
- 2. Συνέπειες άλλων παραγόντων**
- α) Άλλες εισαγωγές
- (55) Η Επιτροπή εξέτασε ακόμη κατά πόσον εισαγωγές από άλλες χώρες ενδέχεται να έχουν συντελέσει στη ζημία που υπέστη ο κοινοτικός κλάδος παραγωγής, αναλογιζόμενη ότι οι εισαγωγές από άλλες χώρες (Ταϊβάν, Τουρκία, Ρουμανία, Δημοκρατίες Σερβίας και Μαυροβουνίου, πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, Ινδία και Κορέα) υπόκεινται ήδη σε μέτρα αντιντάμπινγκ.
- (56) Αναφορικά με το θέμα αυτό, μπορεί να διαπιστώσει κανείς ότι ο όγκος των εισαγωγών από τις προμνημονευθείσες χώρες (ο οποίος αντιπροσωπεύει μερίδιο αγοράς ύψους 5 % περίπου κατά την περίοδο έρευνας) παρέμεινε σχετικά σταθερός, ενώ από το 1992 και εντεύθεν ακολουθεί πτωτική πορεία. Με βάση τα στοιχεία της EUROSTAT (βλέπε το σημείο 31 του αιτιολογικού), οι τιμές των ΜΣΠ που κατάγονται από τις χώρες αυτές οι οποίες υπόκεινται σε μέτρα αντιντάμπινγκ εμφανίζονται να έχουν παραμείνει σταθερές, ενώ κυμάνθηκαν σε επίπεδα αισθητά υψηλότερα από εκείνα των τιμών των εξαγωγών από τη Λευκορωσία στην Κοινότητα.
- (57) Προκειμένου περί των εισαγωγών από άλλες χώρες μη υποκείμενες σε μέτρα αντιντάμπινγκ, οι οποίες όμως αρχικά υπόκεινταν σε μέτρα που καταργήθη-
- καν μεταγενέστερα, ή/και οι οποίες πραγματοποιούν σημαντικούς όγκους εξαγωγών, το μερίδιο αγοράς των ΗΠΑ και της Πολωνίας (αμφότερες οι χώρες αυτές κατείχαν μερίδιο αγοράς ύψους 1,4 % κατά την περίοδο έρευνας) έχει αυξηθεί ελαφρά κατά τη διάρκεια των τεσσάρων τελευταίων ετών, ενώ οι τιμές των εξαγωγών τους έχουν παραμείνει σταθερές σε επίπεδο σαφώς ανώτερο από το επίπεδο των τιμών των λευκορωσικών εξαγωγών. Αντιθέτως, κατά το ίδιο χρονικό διάστημα οι εισαγωγές από την Ελβετία έχουν σημειώσει πτώση· το μερίδιο αγοράς τους μειώθηκε σε 1,6 % κατά την περίοδο έρευνας, ενώ οι τιμές τους ήταν ομοίως σε υψηλά επίπεδα σε σύγκριση με τις υπόλοιπες χώρες εξαγωγής.
- (58) Όσον αφορά όλες τις άλλες πηγές εισαγωγών ΜΣΠ στην αγορά της Κοινότητας, οι οποίες εντοπίζονται σε 15 και πλέον χώρες, το άθροισμα των μεριδίων αγοράς τους εξελίχθηκε από 3,4 % το 1991 σε σχεδόν 7 % το 1992, για να μειωθεί σε 5,2 % κατά την περίοδο έρευνας· οι τιμές των εισαγωγών από τις συγκεκριμένες χώρες μειώθηκαν, συνολικά, ελαφρώς κατά τα τέσσερα τελευταία χρόνια, αλλά εξακολούθησαν να είναι αισθητά μεγαλύτερες από τις τιμές των λευκορωσικών εξαγωγών. Αν επιπλέον ληφθεί υπόψη ο μικρός όγκος εισαγωγών από καθεμία από αυτές τις χώρες ξεχωριστά, προκύπτει ότι η επίδραση των εξαγωγών καθεμίας από αυτές τις χώρες στην αγορά της Κοινότητας είναι αμελητέα.
- (59) Επομένως, δεν είναι δυνατό να γίνει δεκτό ότι οι εισαγωγές από άλλες χώρες άσκησαν κάποια υπολογίσιμη επίδραση στις επιδόσεις του κοινοτικού κλάδου παραγωγής.
- β) Οικονομική ύφεση
- (60) Η Eurofibrefill, η οποία είναι μία ένωση των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων που χρησιμοποιούν ΜΣΠ, υποστήριξε ότι η επισφαλής κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Κοινότητας δεν είναι αποτέλεσμα των εισαγωγών ΜΣΠ από τη Λευκορωσία, αλλά είναι δυνατό να αποδοθεί ευθέως στη χαμηλή ζήτηση, η οποία με τη σειρά της οφείλεται στη γενική οικονομική ύφεση και στη συνεπακόλουθη συρρίκνωση της παραγωγής, της κατανάλωσης και των τιμών στην Κοινότητα κατά την περίοδο έρευνας.
- (61) Μολονότι είναι εύλογο να υποθέσει κανείς ότι η ασθενής οικονομική συγκυρία, η οποία αποτελεί αντανάκλαση των χαμηλών τιμών που κυριάρχησαν στις αρχές του 1993, επηρέασε τις επιδόσεις του κοινοτικού κλάδου παραγωγής, οι συγκεκριμένες συνθήκες οικονομικής ύφεσης δεν είναι δυνατό να εξηγήσουν την αύξηση του μεριδίου αγοράς των εισαγωγών από τη Λευκορωσία (βλέπε αιτιολογική σκέψη 40). Πράγματι, η απώλεια μεριδίου αγοράς εκ μέρους του κοινοτικού κλάδου παραγωγής ΜΣΠ αντιδιαστέλλεται προς την αύξηση του μεριδίου αγοράς που κατείχε ο λευκορώσος εξαγωγέας. Αν ήταν αλήθεια ότι η πτωτική πορεία του κλάδου παραγωγής της Κοινότητας έχει προκληθεί αποκλει-

στικά από τη δυσμενή εξέλιξη των γενικότερων οικονομικών συνθηκών, τότε οι δυσμενείς οικονομικές συνθήκες θα έπρεπε να έχουν ομοίως επηρεάσει τις εισαγωγές από τη Λευκορωσία και δεν θα είχε παρατηρηθεί η διαπιστωθείσα αύξηση του μεριδίου αγοράς τους.

γ) *Παραγωγικότητα των κοινοτικών παραγωγών ΜΣΠΠ*

(62) Κατά την Eurofibrefill, η κατάσταση του κοινοτικού κλάδου παραγωγής ΜΣΠΠ επιβαρύνθηκε από την υποτιθέμενη αναποτελεσματικότητα του κλάδου αυτού, ο οποίος χαρακτηρίζεται από εγγενή πλεονάζουσα ικανότητα και από διαρθρωτικές ανισορροπίες, που οδηγούν σε ζημίες.

(63) Η Eurofibrefill δεν προσεκόμισε σε καμία φάση στοιχεία προς επίρρωση των ισχυρισμών της περί διαρθρωτικών αδυναμιών και έλλειψης ανταγωνιστικότητας, οι οποίοι κρίνονται αβάσιμοι, αν λάβει κανείς υπόψη το σύγχρονο εξοπλισμό του κοινοτικού κλάδου παραγωγής και τις συνεχείς επενδύσεις σε νέα μηχανήματα τις οποίες πραγματοποίησε και οι οποίες αποδεικνύουν τις αδιάκοπες προσπάθειες του κλάδου να περικόψει τα έξοδά του. Επιπλέον, πρέπει να επισημανθεί ότι παγκοσμίως οι επιχειρήσεις που παράγουν ΜΣΠΠ χρησιμοποιούν εξοπλισμό ευρωπαϊκής παραγωγής, ο οποίος θεωρείται πολύ αξιόπιστος. Πέραν αυτού, με βάση την κοινοτική κατανάλωση, συνάγεται ότι ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας δεν χαρακτηρίζεται από πλεονάζουσα ικανότητα διαρθρωτικού χαρακτήρα.

δ) *Συμπέρασμα σχετικά με την πρόκληση της ζημίας*

(64) Η Επιτροπή δεν διαπίστωσε την ύπαρξη άλλων παραγόντων, πλην αυτών που μνημονεύονται παραπάνω, οι οποίοι θα μπορούσαν να έχουν συντελέσει στη ζημία που υπέστη ο κοινοτικός κλάδος παραγωγής ΜΣΠΠ.

(65) Μολονότι η οικονομική ύφεση ενδέχεται, από κοινού με τις λοιπές εισαγωγές, να έχει μέχρι ενός σημείου επηρεάσει αρνητικά την κατάσταση του κοινοτικού κλάδου παραγωγής, ο παράγοντας αυτός δεν εξηγεί πλήρως την εξασθένηση της θέσης του κλάδου, η οποία εκφράζεται από την απώλεια αποδοτικότητας και τη συρρίκνωση του μεριδίου αγοράς του. Είναι σαφές ότι οι εισαγωγές με πρακτικές ντάμπινγκ από τη Λευκορωσία, εξεταζόμενες μεμονωμένα, έχουν προξενήσει σημαντική ζημία στον κλάδο παραγωγής της Κοινότητας, και τούτο λόγω των χαμηλών τιμών τους και του σημαντικού, αλλά και αυξανόμενου όγκου τους.

Z. ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

1. Διαπιστώσεις γενικού χαρακτήρα

(66) Για να κριθεί κατά πόσον το συμφέρον της Κοινότητας υπαγορεύει μια παρέμβαση υπό μορφή μέτρων αντιντάμπινγκ, πρέπει να συνεκτιμηθούν όλα τα διάφορα διακυβευόμενα συμφέροντα εξεταζόμενα ως σύνολο· σε αυτά συμπεριλαμβάνονται το συμφέρον του εγχώριου κλάδου παραγωγής, των χρηστών και των καταναλωτών. Στο πλαίσιο της εξέτασης αυτής, ιδιαίτερη σημασία πρέπει να αποδοθεί στην ανάγκη

εξάλειψης των στρεβλώσεων του εμπορίου που προκαλούν οι ζημιολογικές πρακτικές ντάμπινγκ, καθώς και στην ανάγκη αποκατάστασης συνθηκών ουσιαστικού ανταγωνισμού.

2. Συμφέρον του κοινοτικού κλάδου παραγωγής και συνέπειες για τον ανταγωνισμό

(67) Στο πλαίσιο της έρευνας εξακριβώθηκε ότι ο κοινοτικός κλάδος παραγωγής υφίσταται ζημία, η οποία λαμβάνει τη μορφή απώλειας πωλήσεων και μεριδίων αγοράς, που από κοινού έχουν οδηγήσει σε σημαντικές οικονομικές απώλειες. Επιπλέον, ο κλάδος έχει αναγκασθεί να μειώσει σημαντικά τον αριθμό των εργαζομένων που απασχολεί. Η εξάλειψη των αθέμιτων πλεονεκτημάτων τα οποία προσπορίζουν οι πρακτικές ντάμπινγκ πιστεύεται ότι θα απέτρεπε την περαιτέρω χειροτέρευση της κατάστασης του κλάδου παραγωγής της Κοινότητας, ο οποίος δεν είναι δυνατό να παραμείνει ανταγωνιστικός αν δεν εξευρευθεί λύση στο πρόβλημα αυτό. Η ανταγωνιστικότητα στο συγκεκριμένο κλάδο εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τον ανά τακτά χρονικά διαστήματα εκσυγχρονισμό του παραγωγικού εξοπλισμού, δηλαδή από μία επένδυση την οποία ο κοινοτικός κλάδος παραγωγής ενδέχεται να αδυνατεί να πραγματοποιήσει στο μέλλον εξαιτίας της πολύ κακής οικονομικής του κατάστασης.

(68) Κατά την εξέταση των συνεπειών που θα μπορούσε να έχει για τον ανταγωνισμό η επιβολή μέτρων αντιντάμπινγκ στην παρούσα υπόθεση, πρέπει να συνεκτιμηθεί το γεγονός ότι ο κοινοτικός κλάδος παραγωγής ΜΣΠΠ εξακολουθεί να κατέχει σημαντικό μερίδιο αγοράς (78 % κατά την περίοδο έρευνας). Εν προκειμένω, κρίνεται χρήσιμη η παράθεση των ακόλουθων διαπιστώσεων.

(69) Ηβελημένη συνέπεια της επιβολής μέτρων αντιντάμπινγκ είναι η αύξηση των τιμών που οι λευκορώσοι εξαγωγείς εφαρμόζουν στην Κοινότητα. Αυτό είναι πιθανό να ασκήσει στη συνέχεια κάποια επίδραση στη σχετική ανταγωνιστικότητα των προϊόντων τους. Όμως, ο ανταγωνισμός στην αγορά της Κοινότητας δεν αναμένεται να περισταλεί συνεπεία των μέτρων αυτών. Παρά το υψηλό μερίδιο αγοράς των κοινοτικών παραγωγών, αυτοί δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στην πίεση επί των τιμών την οποία ασκούν οι εισαγωγές με πρακτικές ντάμπινγκ. Γίνεται δεκτό ότι, βάσει του σκεπτικού που ισχύει σε όλες τις περιπτώσεις αλλά και με βάση τα δεδομένα της παρούσας υπόθεσης, η επιβολή μέτρων αντιντάμπινγκ δεν θα οδηγούσε κατ' ανάγκη στον αποκλεισμό από την κοινοτική αγορά των εισαγωγών από την εμπλεκόμενη χώρα. Αντίθετα, με την εξάλειψη των αθέμιτων πλεονεκτημάτων που προσπορίζουν οι πρακτικές ντάμπινγκ επιδιώκεται η αποτροπή της περαιτέρω πτωτικής πορείας του κοινοτικού κλάδου παραγωγής και, κατ' επέκταση, η υποβοήθηση της διατήρησης σε λειτουργία ενός μεγάλου αριθμού παραγωγών ΜΣΠΠ, μεταξύ των οποίων θα μπορούν να επιλέγουν οι καταναλωτές, και μάλιστα η ενίσχυση του ανταγωνισμού. Πράγματι, αν δεν ληφθούν τέτοιου είδους μέτρα, υπάρχουν πειστικοί λόγοι για να πιστευθεί κανείς ότι η κατάσταση του κοινοτικού κλάδου παραγωγής θα επιδεινωθεί περαιτέρω.

3. Άλλα επιμέρους διακυβευόμενα συμφέροντα

- (70) Η εξέταση πρέπει να επεκταθεί στις πιθανές συνέπειες της επιβολής μέτρων αντιντάμπινγκ επί των εισαγωγών ΜΣΙΠ από τη Λευκορωσία σε συνάρτηση με τα επιμέρους συμφέροντα άλλων πλευρών, πέραν του κλάδου παραγωγής τη Κοινότητας, όπως είναι η μεταποιητική βιομηχανία και οι καταναλωτές.
- (71) Η Eurofibrefill και ο λευκορώσος εξαγωγέας υποστήριξαν ότι, υπό τις συνθήκες ανεπαρκούς προσφοράς που διαμορφώθηκαν προσφάτως (1994), οι κοινοτικοί καταναλωτές εξαρτώνται από τις φθηνές εισαγωγές.
- (72) Η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι το 1994 η ζήτηση ΜΣΙΠ στην Κοινότητα σημείωσε αύξηση. Η αύξηση αυτή έχει οδηγήσει σε ορισμένες δυσχέρειες όσον αφορά την προσφορά στην αγορά της Κοινότητας. Παρόλα αυτά, δεν φαίνεται να υπάρχει κάποια διαρθρωτική ανεπάρκεια της προσφοράς. Η ετήσια κατανάλωση ΜΣΙΠ στην αγορά της Κοινότητας κυμαίνεται γύρω στους 480 000 με 500 000 τόνους, ενώ ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας είναι σε θέση να παράγει ετησίως 530 000 τόνους περίπου.
- (73) Ο λευκορώσος εξαγωγέας υποστήριξε επίσης ότι η επιβολή μέτρων αντιντάμπινγκ στις εξαγωγές του προς την Κοινότητα θα οδηγούσε κατά πάσα πιθανότητα σε εξασθένηση της θέσης του ως παραγωγού και ότι θα μπορούσε να τον εξαναγκάσει σε διακοπή της παραγωγής, με αποτέλεσμα να περιορισθεί το φάσμα εξωτερικών πηγών εφοδιασμού που έχουν στη διάθεσή τους οι κοινοτικοί τελικοί χρήστες: μία τέτοια εξέλιξη θα συντελούσε, κατ' επέκταση, σε αύξηση της εξάρτησης από άλλους εξωτερικούς προμηθευτές.
- (74) Αναφορικά με τα επιχειρήματα που έχουν ήδη μνημονευθεί (αιτιολογική σκέψη 69), η Επιτροπή οφείλει να επιβεβαιώνει εκ νέου ότι σκοπός των μέτρων αντιντάμπινγκ είναι η εξάλειψη των συνεπειών των αθέμιτων συναλλακτικών πρακτικών. Οι εμπορικές πρακτικές της συγκεκριμένης χώρας εξαγωγής έχουν διαστρεβλώσει τη λειτουργία της αγοράς ΜΣΙΠ στην Κοινότητα και έχουν οδηγήσει σε απώλεια μεριδίου αγοράς και σε συμπίεση των τιμών εκ μέρους των κοινοτικών παραγωγών. Αν δεν ληφθούν μέτρα για την άρση της στρέβλωσης που υπάρχει σήμερα, είναι πιθανό να επιβαρυνθεί περαιτέρω η κατάσταση του κοινοτικού κλάδου παραγωγής, πράγμα το οποίο δεν θα συνέβαινε υπό συνθήκες ουσιαστικού ανταγωνισμού.
- (75) Εξάλλου, από τα διαθέσιμα στοιχεία, τα οποία έχει παράσχει ο εξαγωγέας και τα οποία προκύπτουν από τα στατιστικά δεδομένα της EUROSTAT, καθίσταται εμφανές ότι ο υπόψη εξαγωγέας έχει αναπροσανατολίσει κατά τρόπο αποφασιστικό τις πωλήσεις του προς εξαγωγικές αγορές, δηλαδή προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και άλλες τρίτες χώρες (βλέπε αιτιολογική σκέψη 54). Είναι συνεπώς εξαιρετικά απίθανο να αναγκασθεί ο συγκεκριμένος εξαγωγέας να διακόψει την παραγωγή ΜΣΙΠ εξαιτίας των μέτρων αντιντάμπινγκ που θα επιβάλλονταν εις βάρος των ζημιόγων εξαγωγών του με πρακτικές ντάμπινγκ προς την Κοινότητα.
- (76) Δεν πρέπει να παραβλέπει κανείς ότι ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας έχει υποστεί τις συνέπειες των εισαγωγών από άλλες τρίτες χώρες, και συγκεκριμένα από τη Ρουμανία, την Ταϊβάν, την Τουρκία, τις Δημοκρατίες της Σερβίας και του Μαυροβουνίου, την πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, την Ινδία και τη Δημοκρατία της Κορέας: οι εισαγωγές από τις χώρες αυτές υπόκεινται ήδη σε μέτρα αντιντάμπινγκ. Σε περίπτωση που δεν ληφθούν μέτρα κατά των φθηνών εισαγωγών από τη Λευκορωσία, όλες οι προαναφερθείσες χώρες θα έχουν υποστεί διακριτική μεταχείριση, ενώ θα υπονομευθεί και η αποτελεσματικότητα των μέτρων που έχουν ληφθεί κατά των εισαγωγών από τις χώρες αυτές.
- (77) Αφού εξέτασε τα διάφορα διακυβευόμενα συμφέροντα, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η μη παροχή προστασίας στον κοινοτικό κλάδο παραγωγής ΜΣΙΠ έναντι των συγκεκριμένων ζημιόγων πρακτικών ντάμπινγκ δεν θα έγκειτο προς το συμφέρον της Κοινότητας. Εκτός αυτού, κρίνεται αναγκαίο να διασφαλισθεί η παροχή μη διακριτικής μεταχείρισης στις εισαγωγές ΜΣΙΠ καταγωγής Λευκορωσίας σε σύγκριση με τις εισαγωγές ΜΣΙΠ καταγωγής άλλων τρίτων χωρών, και ειδικότερα σε σύγκριση με εκείνες που υπόκεινται ήδη σε μέτρα αντιντάμπινγκ.
- (78) Για τους προεκτεθέντες λόγους, η Επιτροπή αποφαινεται ότι το συμφέρον της Κοινότητας υπαγορεύει την επιβολή μέτρων αντιντάμπινγκ, προκειμένου να αποτραπεί η πρόκληση περαιτέρω ζημίας από τις υπό εξέταση εισαγωγές με πρακτικές ντάμπινγκ κατά τη διάρκεια της έρευνας.

Η. ΕΠΙΒΟΛΗ ΠΡΟΣΩΡΙΝΩΝ ΔΑΣΜΩΝ

- (79) Η Επιτροπή είναι της γνώμης πως τα μέτρα πρέπει να λάβουν τη μορφή προσωρινού δασμού κατ' αξίαν. Προκειμένου αν καθορίσει το ύψος του δασμού αυτού, η Επιτροπή έλαβε υπόψη το διαπιστωθέν περιθώριο ντάμπινγκ και το ποσό δασμού που απαιτείται για να εξαιρεθεί η ζημία που έχει προκληθεί στον κλάδο παραγωγής της Κοινότητας.
- (80) Εφόσον η ζημία συνίσταται κατά κύριο λόγο σε συμπίεση των τιμών, απώλεια μεριδίου αγοράς και, ιδίως, οικονομικές ζημιές, η εξάλειψή της προϋποθέτει ότι ο κλάδος παραγωγής της Κοινότητας θα είναι σε θέση να αυξήσει τις τιμές που εφαρμόζει σε επίπεδα επιτρέποντα την πραγματοποίηση κέρδους, χωρίς να υπάρξει απώλεια όγκου πωλήσεων. Για να επιτευχθεί κάτι τέτοιο, οι τιμές των επίμαχων εισαγωγών με πρακτικές ντάμπινγκ πρέπει να αυξηθούν, ούτως ώστε να εξαλείφονται οι επιζήμιες συνέπειες του ντάμπινγκ.

(81) Βάσει του ανωτέρω σκεπτικού, η Επιτροπή υπολόγισε το ύψος των τιμών στο οποίο ο κοινοτικός κλάδος παραγωγής θα είχε τη δυνατότητα να καλύπτει τα έξοδά του και να πραγματοποιεί ένα εύλογο κέρδος. Στο σταθμισμένο μέσο κόστος παραγωγής των κοινοτικών παραγωγών ΜΣΠΠ, σε επίπεδο «εκ του εργοστασίου», προσετέθη ένα περιθώριο κέρδους ύψους 6 %, ώστε να προκύψει το επίπεδο εξάλειψης της ζημίας. Στο πλαίσιο εξαγωγής των προσωρινών συμπερασμάτων, το περιθώριο κέρδους ύψους 6 % επί του κόστους κρίθηκε ικανό να διασφαλίσει την κάλυψη των μακροπρόθεσμων επενδυτικών αναγκών του κλάδου. Η Επιτροπή συνέκρινε, στο ίδιο στάδιο εμπορίας, τις μέσες τιμές CIF των εισαγωγών με πρακτικές ντάμπινγκ, όπως προκύπτουν από τα στοιχεία της EUROSTAT (βλέπε αιτιολογική σκέψη 31) και μετά την καταβολή του δασμού, με την τιμή στο αντίστοιχο επίπεδο εξάλειψης της ζημίας. Η διαφορά που προέκυψε με τη μέθοδο αυτή έχει εκφραστεί ως ποσοστό της τιμής «ελεύθερο στα σύνορα της Κοινότητας» των εισαγωγών με πρακτικές ντάμπινγκ πριν από την καταβολή του δασμού. Επειδή το προκύπτον ποσοστό είναι μεγαλύτερο από το καθορισθέν περιθώριο ντάμπινγκ, το ύψος του επιβλητέου προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ πρέπει να προσδιορισθεί στην προκείμενη περίπτωση με βάση το χαμηλότερο διαπιστωθέν περιθώριο ντάμπινγκ, δηλαδή 43,5 %, όπως προβλέπει το άρθρο 13 παράγραφος 3 του βασικού κανονισμού.

Θ. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ

(82) Για λόγους χρηστής διοίκησης, πρέπει να ταχθεί προθεσμία εντός της οποίας οι ενδιαφερόμενοι δύνανται να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση. Εξάλλου, πρέπει να επισημανθεί ότι όλα τα συμπεράσματα τα οποία διατυπώνονται για τις ανάγκες του παρόντος κανονισμού είναι

προσωρινά και ότι ενδέχεται να αναθεωρηθούν σε περίπτωση που η Επιτροπή προτείνει την επιβολή οριστικού δασμού.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται προσωρινός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές μη συνεχών ινών από πολυεστέρες, καταγωγής Λευκορωσίας, που υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 5503 20 00.
2. Το ύψος του εφαρμοστέου προσωρινού δασμού αντιντάμπινγκ ορίζεται σε 43,5 % της καθαρής τιμής «ελεύθερο στα σύνορα της Κοινότητας», πριν από την καταβολή του δασμού.
3. Η θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία στην Κοινότητα των προϊόντων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 υπόκειται στη σύσταση εγγύησης ίσης με το ποσό του προσωρινού δασμού.
4. Με την επιφύλαξη τυχόν διαφορετικής ρυθμίσεως, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

Άρθρο 2

Με την επιφύλαξη του άρθρου 7 παράγραφος 4 στοιχεία β) και γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2423/88, τα ενδιαφερόμενα μέρη δύνανται να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και ζητήσουν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση από την Επιτροπή εντός ενός μηνός από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 3

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

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

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 1996.

Για την Επιτροπή

Leon BRITTAN

Αντιπρόεδρος

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 395/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Μαρτίου 1996

**για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1667/95 για τον καθορισμό του ισοζυγίου
προβλέψεων εφοδιασμού των Καναρίων Νήσων στον τομέα του βοείου κρέατος**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,
τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1601/92 του Συμβουλίου, της 15ης Ιουνίου 1992, για ειδικά μέτρα που αφορούν ορισμένα γεωργικά προϊόντα υπέρ των Καναρίων Νήσων⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2537/95⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας:

ότι, στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2790/94 της Επιτροπής⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2883/94⁽⁴⁾, έχουν καθοριστεί, ιδίως, οι λεπτομέρειες εφαρμογής του ειδικού καθεστώτος εφοδιασμού για τις Καναρίους Νήσους σε ορισμένα γεωργικά προϊόντα·

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1667/95 της Επιτροπής⁽⁵⁾ έχει καθορίσει το ισοζύγιο σε βόειο κρέας για τις Καναρίους Νήσους· ότι, αν παραστεί ανάγκη, το ισοζύγιο αυτό μπορεί να αναθεωρηθεί προβλέποντας προσαρμογές κατά τη διάρκεια του έτους των ποσοτήτων των προϊόντων στο πλαίσιο της συνολικής ποσότητας που έχει καθοριστεί συναρτήσει

των αναγκών της περιοχής αυτής· ότι, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι ανάγκες στο βόειο κρέας, πρέπει στα προβλεπόμενα ισοζύγια να προσαρμοστούν οι ποσότητες που προβλέπονται για το κρέας αυτό· ότι πρέπει συνεπώς, να τροποποιηθεί το αντίστοιχο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1667/95·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης βοείου κρέατος,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1667/95 αντικαθίσταται από το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

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

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 1996.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 173 της 27. 6. 1992, σ. 13.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 260 της 31. 10. 1995, σ. 10.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 296 της 17. 11. 1994, σ. 23.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 304 της 29. 11. 1994, σ. 18.

⁽⁵⁾ ΕΕ αριθ. L 158 της 8. 7. 1995, σ. 26.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

**ΙΣΟΖΥΓΙΟ ΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΚΑΝΑΡΙΩΝ ΝΗΣΩΝ ΣΕ ΠΡΟΪΟΝΤΑ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΒΟΕΙΟΥ
ΚΡΕΑΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ ΑΠΟ 1ης ΙΟΥΛΙΟΥ 1995 ΕΩΣ 30 ΙΟΥΝΙΟΥ 1996**

Κωδικός ΣΟ	Περιγραφή εμπορευμάτων	Αριθμός (*) ή ποσότητα σε τόνους
0102 10 00	Αναπαραγωγή βοοειδή καθαρής φυλής ⁽¹⁾	4 300 (*)
ex 0102 90	Βοοειδή πάχυνσης	8 000 (*)
0201	Κρέατα βοοειδών νωπά ή διατηρημένα με απλή ψύξη	15 500
0202	Κρέατα βοοειδών	24 500
1602 50	Άλλα παρασκευάσματα και κονσέρβες που περιέχουν κρέας ή παρα- προϊόντα σφαγίων από βοοειδή εκτροφής	2 500

(¹) Η υπαγωγή στην κλάση αυτή υπόκειται στις προϋποθέσεις που προβλέπονται από τις ισχύουσες κοινοτικές διατάξεις στον εν λόγω τομέα.

(*) Σε κεφαλές.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 396/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Μαρτίου 1996

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2019/94 για τις εισαγωγές υπολειμμάτων της βιομηχανίας αμύλου από αραβόσιτο από τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, περί κοινής οργανώσεως της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1863/95 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 344/96 του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 1996, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2658/87 για τη δασμολογική και στατιστική ονοματολογία και το κοινό δασμολόγιο ⁽³⁾, έχει προσθέσει συμπληρωματική σημείωση στο κεφάλαιο 23, η οποία περιγράφει ορισμένα μείγματα τα οποία μπορούν να εισαχθούν στην Κοινότητα με δασμολογική απαλλαγή· ότι, για το σκοπό αυτό, δημιουργήθηκε ειδική διάκριση στη θέση 2309·

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2019/94 της Επιτροπής ⁽⁴⁾ προβλέπει ειδικές διατάξεις για να διασφαλισθεί η συμφωνία του εισαγομένου προϊόντος με τον ορισμό του τελωνειακού κώδικα που έχει επιλεγεί· ότι το εν λόγω προϊόν υπάγεται εφεξής στη νέα υποδιάκριση που προστέθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 344/96· ότι πρέπει, συνεπώς, να τροποποιηθεί ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2019/94· ότι τα αποτελέσματα της παρούσας τροποποίησης δεν θα πρέπει

να θίξουν την πλήρη αποτελεσματικότητα των πιστοποιητικών που έχουν εκδοθεί πριν από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού όσον αφορά την περιγραφή του προϊόντος·

ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2019/94 τροποποιείται ως εξής:

1. ο κωδικός ΣΟ «2303 10 19», που αναγράφεται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 και στο άρθρο 2 αντικαθίσταται από τον κωδικό ΣΟ «2309 90 20»·
2. στο παράρτημα, το «Certificate of Conformity» που εκδίδεται από την αμερικανική βιομηχανία, αντικαθίσταται από το έγγραφο του παραρτήματος.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την τρίτη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από τις 8 Σεπτεμβρίου 1994.

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

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 1996.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 181 της 1. 7. 1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 179 της 29. 7. 1995, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 49 της 28. 2. 1996, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 203 της 6. 8. 1994, σ. 5.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«CORN REFINERS ASSOCIATION, INC.
Washington, D.C.

Certificate of Conformity

On behalf of the Corn Refiners Association, Inc., the undersigned confirms receipt of *Producer's Certificates* affirming that _____ of corn gluten feed (CN 2309 90 20:
Quantity (Metric Tons)

residues from the manufacture of starch from maize) aboard the vessel _____, departing the United
Name of Vessel

States on or about _____, (I) were obtained from
Date

the wet-mill maize-refining process, (II), contain not more than: (a) 28 percent starch content (dry basis), (b) 40 percent protein content (dry basis), (c) 4.5 percent fat (dry basis, as measured by test method A of the Directive 84/4/EEC of 20 December 1983), and (d) 15 percent by weight screenings/cleanings from corn subsequently used for the manufacture of starch and starch products, it being understood that, for the use of yellow number 2 corn, the figure is up to 10 percent, **AND (III)** may contain residues from steepwater derived from the wet milling process and used in the manufacture of alcohol or other starch derived products which utilize steep water as part of their manufacturing process and which were in existence in 1992, (the presence of which does not result in an increase in the feed value of the corn gluten feed).

Signature

Association Services Group, LLC
7500 Old Georgetown Road
Bethesda, MD 20814-6133

The Corn Refiners Association, Inc., 1701 Pennsylvania Ave., N.W., Washington, D.C. 20006, provides blank Producer's Certificates upon request to any corn wet milling company operating in the United States. The Corn Refiners Association Inc., provides these certificates as a service to facilitate the export of U.S. corn gluten feed to the European Union. The Corn Refiners Association Inc., has retained the independent accounting firm of Association Services Group, LLC, to verify the Associations receipt of these Producer's Certificates on a per vessel basis, as gathered and submitted by shipping companies conveying corn gluten feed to any Member State of the Union. This is neither a weight certificate for commercial trade purposes, nor an independent certification of product quality by either the Corn Refiners Association, Inc., or Association Services Group, LLC; it is intended solely to describe product that has been certified by producers and any commercial handlers for customs clearance purposes.

AUDIT CONTROL NO. 0001 NN»

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 397/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 4ης Μαρτίου 1996****για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3223/94 της Επιτροπής, της 21ης Δεκεμβρίου 1994, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής του καθεστώτος κατά την εισαγωγή οπωροκηπευτικών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2933/95⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3813/92 του Συμβουλίου, της 28ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη λογιστική μονάδα και τις ισοτιμίες που πρέπει να εφαρμόζονται στα πλαίσια της κοινής γεωργικής πολιτικής⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 150/95⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας:

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3223/94, σε εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, προβλέπει τα κριτήρια

για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημά του·

ότι, σε εφαρμογή των προαναφερθέντων κριτηρίων, οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή πρέπει να καθοριστούν, όπως αναγράφονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές κατά την εισαγωγή που αναφέρονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3223/94 καθορίζονται όπως αναγράφονται στον πίνακα που εμφανίζεται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 5 Μαρτίου 1996.

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

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 1996.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 337 της 24. 12. 1994, σ. 66.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 307 της 20. 12. 1995, σ. 21.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 387 της 31. 12. 1992, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 22 της 31. 1. 1995, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 4ης Μαρτίου 1996, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

<i>(σε Ecu/100 χιλιόγραμμα)</i>			<i>(σε Ecu/100 χιλιόγραμμα)</i>		
Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας (¹)	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή	Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας (¹)	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 15	052	43,7	0805 30 20	052	51,4
	060	80,2		204	88,8
	064	59,6		220	74,0
	066	41,7		388	67,5
	068	62,3		400	71,7
	204	80,8		512	54,8
	208	44,0		520	66,5
	212	83,1		524	100,8
	624	144,6		528	85,1
	999	71,1		600	83,6
0707 00 15	052	125,6	0808 10 51, 0808 10 53, 0808 10 59	624	86,6
	053	156,2		999	75,5
	060	61,0		052	64,0
	066	53,8		064	78,6
	068	121,6		388	105,8
	204	144,3		400	78,1
	624	148,7		404	79,6
	999	115,9		508	68,4
0709 10 10	220	369,6	512	98,3	
	999	369,6	524	57,4	
0709 90 73	052	134,9	528	144,3	
	204	77,5	624	86,5	
	412	54,2	728	107,3	
	624	241,6	800	78,0	
	999	127,1	804	21,0	
			999	82,1	
0805 10 01, 0805 10 05, 0805 10 09	052	45,7	0808 20 31	039	102,9
	204	41,4		052	86,3
	208	58,0		064	72,5
	212	52,3		388	81,5
	220	50,5		400	96,0
	388	40,5		512	65,0
	400	42,2		528	73,1
	436	41,6		624	79,0
	448	36,4		728	115,4
	600	42,6		800	55,8
	624	55,2		804	112,9
	999	46,0		999	85,5

(¹) Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3079/94 της Επιτροπής (ΕΕ αριθ. L 325 της 17. 12. 1994, σ. 17). Ο κωδικός «999» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 398/96 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Μαρτίου 1996

για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1466/95 για τη θέσπιση ειδικών λεπτομερειών εφαρμογής των επιστροφών στην εξαγωγή στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Έχοντας υπόψη:

Άρθρο 1

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1466/95 τροποποιείται ως εξής:

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 834/68 του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1968, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2931/95 της Επιτροπής⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 14,

1. Στο άρθρο 1 παράγραφος 1, η τελευταία πρόταση αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Το ποσό της επιστροφής είναι αυτό που ισχύει την ημέρα υποβολής της αίτησης για πιστοποιητικό εξαγωγής ή, ενδεχομένως, του προσωρινού πιστοποιητικού.»

Εκτιμώντας:

2. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 1α:

«Άρθρο 1α

ότι ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1466/95 της Επιτροπής⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 162/96⁽⁴⁾, θεσπίζει τις ειδικές λεπτομέρειες εφαρμογής των επιστροφών στην εξαγωγή, στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων· ότι από την κεκτημένη πείρα αποδείχθηκε η ανάγκη να διευκρινιστούν ορισμένες διατάξεις, αφενός, και να γίνουν ορισμένες βελτιώσεις, αφετέρου, κυρίως όσον αφορά την ημερομηνία του εκ των προτέρων καθορισμού των επιστροφών για τα προσωρινά πιστοποιητικά και για τις εθνικές προμήθειες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της επισιτιστικής βοήθειας· ότι, για να αποφευχθεί η διακριτική μεταχείριση των εμπορικών φορέων, πρέπει να προβλεφθεί ότι η τροποποίηση που αφορά τα προσωρινά πιστοποιητικά έχει αναδρομικό χαρακτήρα:

1. Το παρόν άρθρο καθορίζει τις ειδικές λεπτομέρειες για τις εξαγωγές των τυρών στον Καναδά, στο πλαίσιο της ποσόστωσης που αναφέρεται στη συμφωνία που έχει συναφθεί μεταξύ μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του Καναδά στις 22 Δεκεμβρίου 1995.

2. Όλες οι εξαγωγές που αναφέρονται στην παράγραφο 1, υπόκεινται στην υποχρέωση υποβολής ενός πιστοποιητικού εξαγωγής.

3. Η αίτηση για την έκδοση του πιστοποιητικού και το πιστοποιητικό περιλαμβάνουν, στο τετράγωνο 20, την αναφορά στο παρόν άρθρο.

4. Για τις εξαγωγές για τις οποίες δεν ζητείται επιστροφή, ισχύουν οι ακόλουθες διατάξεις.

ότι, στο πλαίσιο της συμφωνίας που έχει συναφθεί στις 22 Δεκεμβρίου 1995 μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και του Καναδά, η υποβολή ενός πιστοποιητικού εξαγωγής που εκδόθηκε από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, κατέστη υποχρεωτική για τα τυριά που απολαύουν των προτιμησιακών όρων στην εισαγωγή στον Καναδά· ότι πρέπει να προβλεφθούν οι λεπτομέρειες έκδοσης του εν λόγω πιστοποιητικού·

α) η αίτηση για την έκδοση πιστοποιητικού και το πιστοποιητικό περιλαμβάνουν στο τετράγωνο 19 την ακόλουθη ένδειξη: «εξάγεται χωρίς επιστροφή»·

β) το πιστοποιητικό εκδίδεται αμέσως μετά την κατάθεση της αίτησης·

γ) το πιστοποιητικό ισχύει από την ημέρα της έκδοσής του, κατά την έννοια του άρθρου 21 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3719/88, έως τις 30 Ιουνίου που ακολουθεί την ημερομηνία έκδοσής του·

ότι, για να εξασφαλισθεί η ορθή διαχείριση του καθεστώτος των επιστροφών στην εξαγωγή, να μειωθεί ο κίνδυνος των κερδοσκοπικών αιτημάτων και των διαταραχών του καθεστώτος, όπως επίσης και για να διευκολυνθεί η ακριβέστερη διαχείριση της έκδοσης των πιστοποιητικών, είναι αναγκαίο να προβλεφθεί μια σειρά προσαρμογών στο σύστημα και κυρίως να αυξηθεί το ποσό των εγγυήσεων για τα πιστοποιητικά όσον αφορά ορισμένα γαλακτοκομικά προϊόντα·

δ) οι λοιπές διατάξεις του παρόντος κανονισμού δεν ισχύουν, εκτός από το άρθρο 3 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο·

ε) εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3719/88.»

ότι η επιτροπή διαχείρισης γάλακτος και γαλακτοκομικών προϊόντων δεν διατύπωσε γνώμη στην προθεσμία που όρισε ο πρόεδρος της,

3. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Το ποσό της εγγύησης, που αναφέρεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3719/88, καθορίζεται σε συνάρτηση με την επιστροφή που ισχύει την ημέρα της κατάθεσης της αίτησης για έκδοση πιστοποιητικού εξαγωγής, σε:

α) 5 % του ποσού της επιστροφής, για το προϊόν που υπάγεται στον κωδικό ΣΟ 0405·

β) 10 % του ποσού της επιστροφής, για τα προϊόντα που υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 0502 10·

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 148 της 28. 6. 1968, σ. 13.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 307 της 20. 12. 1995, σ. 10.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. L 144 της 28. 6. 1995, σ. 22.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. L 24 της 31. 1. 1996, σ. 18.

- γ) 30 % του ποσού της επιστροφής, για τα προϊόντα που υπάγονται στον κωδικό ΣΟ 0406·
- δ) 20 % του ποσού της επιστροφής για τα υπόλοιπα προϊόντα.»
4. Στο άρθρο 10, η παράγραφος 1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:
- «1. Όταν η εξαγόμενη ποσότητα υπερβαίνει την ποσότητα που αναφέρεται στο πιστοποιητικό, η επιπλέον ποσότητα δεν δημιουργεί το δικαίωμα για την πληρωμή της επιστροφής.»
5. Προστίθεται το ακόλουθο άρθρο 10α:
- «Άρθρο 10α*
1. Το άρθρο 8 δεν ισχύει για την εξαγωγή των πιστοποιητικών εξαγωγής που ζητούνται για να πραγματοποιηθούν οι προμήθειες στο πλαίσιο της επισιτιστικής βοήθειας, κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 4

της συμφωνίας στον τομέα της γεωργίας που έχει συναφθεί στο πλαίσιο του Γύρου της Ουρουγουάης.

2. Το ποσοστό επιστροφής που ισχύει για τις εθνικές προμήθειες, που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της επισιτιστικής βοήθειας κατά την έννοια του άρθρου 10 παράγραφος 4 της συμφωνίας στον τομέα της γεωργίας, η οποία έχει συναφθεί στο πλαίσιο του Γύρου της Ουρουγουάης, είναι εκείνο που ισχύει κατά την προκήρυξη του διαγωνισμού από το κράτος μέλος, για τις προμήθειες που πραγματοποιούνται στο πλαίσιο της επισιτιστικής βοήθειας.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Το σημείο 1 του άρθρου 1 ισχύει από την 1η Ιουλίου 1995.

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

Βρυξέλλες, 4 Μαρτίου 1996.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιανουαρίου 1996

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 της συμφωνίας ΕΟΧ

(IV/35.545 LH/SAS)

(Τα κείμενα στη γερμανική και τη σουηδική γλώσσα είναι τα μόνα αυθεντικά)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(96/180/EK)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, σχετικά με τον καθορισμό των λεπτομερειών εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2410/92⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 5,

την ανακοίνωση⁽³⁾ σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87,

την ανακοίνωση⁽⁴⁾ σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87,

Μετά από διαβουλεύσεις με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων στις αεροπορικές μεταφορές,

Εκτιμώντας ότι:

A. Κοινοποίηση

- (1) Η Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) LH και η Scandinavian Airlines System (SAS) κοινοποίησαν στις 11 Μαΐου 1995 μια γενική συμφωνία συνεργασίας που συνήφθη μεταξύ τους την ίδια ημέρα, η οποία προβλέπει τη δημιουργία ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροπορικών μεταφορών των δύο εταιρειών.
- (2) Τα μέρη ζήτησαν από την Επιτροπή να εξετάσει αν η μεταξύ τους συμφωνία παραβαίνει το άρθρο 85 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και αν ναι, κατά πόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις για την έκδοση απόφασης απαλλαγής σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.
- (3) Η Επιτροπή δημοσίευσε περίληψη της αίτησης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, της 7ης Ιουνίου 1985, κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87.
- (4) Στις 26 Ιουλίου 1995, η Επιτροπή απηύθυνε στη Lufthansa και στη SAS επιστολή στην οποία εκφράζει σοβαρές αμφιβολίες θάσει του άρθρου 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87.
- (5) Στις 5 Αυγούστου 1995, η Επιτροπή δημοσίευσε ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, δίνοντας την ευκαιρία σε τρίτους

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 374 της 31. 12. 1987, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ αριθ. C 141 της 7. 6. 1995, σ. 9.

⁽⁴⁾ ΕΕ αριθ. C 201 της 5. 8. 1995, σ. 2.

ενδιαφερομένους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την πρόθεση της Επιτροπής να εγκρίνει την υπό κρίση συμφωνία υπό ορισμένες προϋποθέσεις.

B. Οι συμμετέχουσες επιχειρήσεις

(6) Η Lufthansa αποτελεί την εταιρεία χαρτοφυλακίου του ομίλου Lufthansa, ο οποίος δραστηριοποιείται στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων καθώς και σε άλλους τομείς σχετιζόμενους με τις αεροπορικές μεταφορές.

(7) Μερίδια στην Lufthansa ανήκουν κατά:

- 59,35 % στον ιδιωτικό τομέα,
- 35,68 % στο γερμανικό Δημόσιο,
- 4,97 % σε διάφορες δημόσιες επιχειρήσεις.

(8) Οι κυριότερες συμμετοχές της Lufthansa σε επιχειρήσεις είναι:

— Condor Flugdienst	100 %
— Lufthansa Cargo	100 %
— Lufthansa City Line	100 %
— Euro Berlin	49 %
— Sun Berlin	40 %
— Lauda Air	39,7 %
— Business Air	38,4 %
— Cargolux	24,5 %
— Luxair	13,0 %

(9) Η Lufthansa σημείωσε το 1993 στον τομέα των μεταφορών κύκλο εργασιών ανερχόμενο σε 8 δισεκατομμύρια Ecu εκ των οποίων [...] (1) δισεκατομμύρια Ecu στο εσωτερικό της Κοινότητας. Η εταιρεία σημείωσε ζημιές ύψους 57 εκατομμυρίων Ecu το 1993, έναντι κερδών πριν τη φορολογία ύψους 158 εκατομμυρίων το 1994.

(10) Από άποψη επιβατοχιλιόμετρων στην Ευρώπη (2) το 1994, η Lufthansa ήρθε δεύτερη με 10,8 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα έναντι 13,7 δισεκατομμυρίων της British Airways.

Όσον αφορά τις μεταφορές σε παγκόσμιο επίπεδο, η Lufthansa έρχεται και πάλι δεύτερη στην Ευρώπη με 56,5 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα έναντι 86,2 δισεκατομμυρίων της British Airways.

(11) Στις διάφορες ζώνες κυκλοφορίας παγκοσμίως, η Lufthansa κατέχει έναντι των υπολοίπων ευρωπαϊκών εταιρειών την ακόλουθη σειρά:

— Ευρώπη — Βόρεια Αμερική	[...] 3ήση
— Ευρώπη — Κεντρική Αμερική	[...] 3ήση
— Ευρώπη — Νότια Αμερική	[...] 3ήση
— Ευρώπη — Βόρεια Αφρική	[...] 3ήση
— Ευρώπη — Νότια Αφρική	[...] 3ήση
— Ευρώπη — Μέση Ανατολή	[...] 3ήση
— Ευρώπη — Άπω Ανατολή	[...] 3ήση

(12) Στην Ευρώπη, η Lufthansa εκμεταλλεύεται 20 δρομολόγια άνω των 100 000 επιβατών το καθένα εκ των οποίων τα σημαντικότερα είναι Φρανκφούρτη-Λονδίνο: [...] επιβάτες και Φρανκφούρτη-Παρίσι: [...] επιβάτες.

(13) Όσον αφορά την τακτική μεταφορά εμπορευμάτων, η Lufthansa έρχεται πρώτη στην Ευρώπη τόσο στις ενδοευρωπαϊκές μεταφορές όσο και στις παγκόσμιες. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο η Lufthansa σημειώνει 156 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρων, και προηγείται κατά πολύ της British Airways η οποία έρχεται δεύτερη με 93 εκατομμύρια τονοχιλιόμετρα. Επισημαίνεται, πάντως, ότι οι ενδοευρωπαϊκές εμπορευματικές μεταφορές αντιπροσωπεύουν μόνο το 2,9% των παγκόσμιων εμπορευματικών μεταφορών της Lufthansa.

(14) Από άποψη μεγέθους του στόλου, στα τέλη του 1994, η British Airways ήταν πρώτη στην Ευρώπη με 253 αεροσκάφη εν υπηρεσία και 53 υπό παραγγελία. Η Lufthansa έρχεται δεύτερη με 220 αεροσκάφη εν υπηρεσία και 16 υπό παραγγελία.

(15) Η SAS ελέγχεται από τις τρεις εθνικές επιχειρήσεις της Δανίας, της Νορβηγίας και της Σουηδίας:

— Det Danske Luftfartselskab:	28,57 %
— Det Norske Luftfartselskap:	28,57 %
— AB Aerotransport:	42,85 %

Καθεμία από τις εθνικές εταιρείες ανήκει κατά 50% στο κράτος και κατά 50% σε ιδιώτες επενδυτές.

(16) Οι κύριες συμμετοχές της SAS είναι:

— Spanair:	49 %
— Grønlandsfly:	37,5 %
— Airlines of Britain Holdings:	40 %

Η εταιρεία χαρτοφυλακίου της British Midland, Manx Airlines και Loganair.

(17) Το 1994, η SAS σημείωσε κύκλο εργασιών στον τομέα των μεταφορών ύψους 2,8 δισεκατομμυρίων Ecu σε παγκόσμιο επίπεδο από τον οποίο [...] δισεκατομμύρια Ecu στην Κοινότητα.

Το 1993, τα οικονομικά αποτελέσματα της SAS παρουσίασαν έλλειμμα ύψους 54 εκατομμυρίων Ecu. Το 1994, η SAS σημείωσε κέρδη πριν από τη φορολογία ύψους 165 εκατομμυρίων Ecu.

(18) Όσον αφορά τη μεταφορά εμπορευμάτων η SAS κατέχει την όγδοη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών εταιρειών τόσο στο εσωτερικό της Κοινότητας όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.

(1) Στο κείμενο της παρούσας απόφασης που προορίζεται για δημοσίευση, παρελείφθησαν ορισμένα στοιχεία, σύμφωνα με τις διατάξεις που αφορούν τη μη κοινοποίηση επιχειρηματικών απορρήτων, δάσει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87

(2) Σύνολο των εταιρειών της Association of European Airlines (AEA).

- (19) Η SAS διαθέτει σημαντικό εγχώριο δίκτυο αλλά εκτός Ευρώπης είναι σχετικά αδύνατη. Κατέχει την τρίτη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών εταιρειών ως προς τον αριθμό των επιβατοχιλιόμετρων που πραγματοποιεί στην Ευρώπη, αλλά μόνο την έβδομη θέση ως προς τα επιβατοχιλιόμετρα που πραγματοποιεί σε παγκόσμιο επίπεδο.

Ως προς τις μεγάλες ζώνες κυκλοφορίας παγκοσμίως, η SAS θρίσκειται:

- [...] στη [...] θέση για τις μεταφορές Ευρώπη — Βόρεια Αμερική,
- [...] στη [...] θέση για τις μεταφορές Ευρώπη — Μέση Ανατολή,
- [...] στη [...] θέση για τις μεταφορές Ευρώπη — Άνω Ανατολή.

Η SAS απουσιάζει σχεδόν παντελώς στις ευρωπαϊκές μεταφορές μεταξύ Ευρώπης και Νοτίου και Κεντρικής Αμερικής, καθώς και μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής.

- (20) Στην Ευρώπη η SAS εκμεταλλεύεται 154 δρομολόγια εκ των οποίων 61 στη Σκανδιναβία, δηλαδή το 40% του συνόλου. Από τα 154 δρομολόγια, 52 έχουν πάνω από 100 000 επιβάτες, εκ των οποίων 36 είναι σκανδιναβικά. Τα δύο σημαντικότερα δρομολόγια είναι γραμμών εσωτερικού:
- [...] Bergen — Όσλο: [...] επιβάτες,
 - [...] Στοκχόλμη — Göteborg: [...] επιβάτες.

Τα δρομολόγια της SAS περιστρέφονται γύρω από δύο αεροδρόμια-κόμβους: Κοπενχάγη και Στοκχόλμη.

- (21) Από άποψη στόλου, στα τέλη του 1994 η SAS κατείχε την τρίτη θέση προηγούμενη της Air France, με 155 σκάφη εν λειτουργία και 11 υπό παραγγελία.

Γ. Η Συμφωνία

- (22) Τα μέρη προτίθενται να συνεργαστούν μακροπρόθεσμα στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου συστήματος αεροπορικών μεταφορών βασιζόμενο σε ένα σύνολο σχέσεων μακροπρόθεσμης διάρκειας στους τομείς της εμπορίας, του μάρκετινγκ και της λειτουργίας, που συνεπάγεται την ενοποίηση των παγκοσμίων δικτύων τους και των λοιπών δραστηριοτήτων τους. Τα κύρια στοιχεία της εν λόγω συνεργασίας έχουν ως εξής:

- (23) *Σύσταση κοινής επιχείρησης για την αεροπορική σύνδεση μεταξύ Γερμανίας και Σκανδιναβίας*

Τα μέρη θα συστήσουν κοινή επιχείρηση περιφερειακού χαρακτήρα, στην οποία θα συμμετέχουν εξ ημισείας, και η οποία θα αποτελεί το αποκλειστικό μέσο με το οποίο θα προσφέρουν τακτικές υπηρεσίες

αεροπορικής μεταφοράς επιβατών μεταξύ Γερμανίας και Σκανδιναβίας. Η διεύθυνση της κοινής επιχείρησης θα αποφασίζει για θέματα χωρητικότητας, συχνότητας πτήσεων και καθορισμού των ναύλων. Καθένα από τα μέρη θα καλύπτει τουλάχιστον το [...] % των μεταφορικών αναγκών της κοινής επιχείρησης, η οποία δεν θα αποτελεί ανεξάρτητη εταιρεία. Τα μέρη θα κατανέμουν μεταξύ τους τα κέρδη και τις ζημιές της κοινής επιχείρησης. Πέραν αυτού, καθένα από τα μέρη διατηρεί τη δική του εμπορική ταυτότητα.

Εξάλλου, καθένα από τα μέρη, δίνει σημασία στην ατομική του παρουσία στον εμπορικό χώρο.

- (24) *Συνεργασία σε παγκόσμιο επίπεδο*

Η Lufthansa και η SAS προτίθενται να δημιουργήσουν σε παγκόσμιο επίπεδο ενιαίο σύστημα μεταφορών που συνεπάγεται κυρίως τον από κοινού προγραμματισμό του δικτύου, κοινή πολιτική καθορισμού των ναύλων και τον από κοινού καθορισμό του προϋπολογισμού. Προβλέπεται επίσης η αμοιβαία πρόσβαση στα προγράμματα για πιστούς πελάτες, η χρήση κοινών κωδικών (code-sharing), η εναρμόνιση των υπηρεσιών και η ενοποίηση της επεξεργασίας δεδομένων.

Τις δραστηριότητες συντήρησης και τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους θα αναλάβει η SAS στην Σκανδιναβία και η Lufthansa στη Γερμανία. Στα υπόλοιπα κράτη, τα μέρη θα επιλέξουν τα οικονομικότερα για το ολοκληρωμένο σύστημά τους μέσα.

- (25) *Ενιαία στρατηγική μάρκετινγκ*

Η SAS και η Lufthansa θα συνεργαστούν στον τομέα του μάρκετινγκ και των πωλήσεων συνενώνοντας τις δυνάμεις και τους πόρους τους.

Στη Σκανδιναβία, η SAS θα αναλάβει την ευθύνη των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ και πωλήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες δραστηριότητες της Lufthansa.

Στη Γερμανία, η Lufthansa θα αναλάβει την ευθύνη των δραστηριοτήτων μάρκετινγκ και των πωλήσεων, λαμβάνοντας υπόψη τις αντίστοιχες δραστηριότητες μάρκετινγκ της SAS.

Σε τρίτες χώρες, τα μέρη θα εγκαταστήσουν κοινούς επιχειρηματικούς φορείς ή κοινές αντιπροσωπείες υπεύθυνες για το μάρκετινγκ και τις πωλήσεις. Καθένα από τα μέρη, ωστόσο, παραμένει ελεύθερο να προσφέρει άμεσες υπηρεσίες μεταξύ της εθνικής του αγοράς και προορισμών εξωτερικού, όταν είναι εφικτό από οικονομική άποψη.

- (26) Όσον αφορά τις μεταφορές στο εσωτερικό της Σκανδιναβίας και της Γερμανίας, καθεμία από τις εταιρείες θα λειτουργεί αυτόνομα.

(27) *Οργάνωση του συστήματος αερολιμένων που θα αποτελούν κόμβους (hubs)*

Τα μέρη σκοπεύουν να οργανώσουν το σύστημα κεντρικών αερολιμένων τους με βάση πέντε αεροδρόμια:

- Κοπεγχάγη: για τις πτήσεις εντός Σκανδιναβίας, μεταξύ της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας και της ζώνης εκτός αυτής της περιοχής, καθώς και μεταξύ Ευρώπης και Βορειοανατολικής Ασίας,
- Στοκχόλμη: για την εσωτερική σουηδική συγκοινωνία, τις πτήσεις από και προς τη Σουηδία, καθώς και μεταξύ της περιοχής της Βαλτικής Θάλασσας και της ζώνης εκτός αυτής της περιοχής,
- Όσλο: για τις εγχώριες νορβηγικές πτήσεις, καθώς και για τις πτήσεις από και προς τη Νορβηγία,
- Φρανκφούρτη: για τις εγχώριες γερμανικές πτήσεις, τις πτήσεις από και προς τη Γερμανία, τις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις καθώς και τις πτήσεις μεταξύ Ευρώπης και άλλων ηπείρων,
- Μόναχο: για τις πτήσεις από και προς τη Γερμανία, για τις ενδοευρωπαϊκές πτήσεις, καθώς και τις πτήσεις μεταξύ Ευρώπης και άλλων ηπείρων.

- (28) Οι δραστηριότητες των δύο εταιρειών σχετικά με τις εμπορευματικές μεταφορές θα ενοποιηθούν κατά το δυνατόν, προκειμένου να βελτιωθεί η αποτελεσματικότητά τους και οι υπηρεσίες που προσφέρουν στους πελάτες τους.

Δ. Παρατηρήσεις τρίτων μερών

- (29) Ως αποτέλεσμα των ανακοινώσεων που δημοσίευσε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* κατ' εφαρμογή του άρθρου 5 παράγραφος 2 και του άρθρου 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, η Επιτροπή έλαβε τις παρατηρήσεις τρίτων ενδιαφερομένων οι οποίοι, κατά κύριο λόγο, επέμειναν στα ακόλουθα σημεία:

- η συμφωνία μεταξύ Lufthansa και SAS θα έχει ως αποτέλεσμα το σοβαρό περιορισμό του ανταγωνισμού στα δρομολόγια μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας,
- σε περίπτωση αλλαγή, πρέπει να επιβληθούν όροι που θα επιτρέπουν σε άλλες εταιρείες πρόσβαση στις προαναφερθείσες γραμμές,
- στο πλαίσιο αυτό, η πενία διαθέσιμων χρόνων (slots) σε ορισμένους αερολιμένες αποτελεί σημαντικό ζήτημα που πρέπει να ληφθεί υπόψη. Ο αριθμός των πτήσεων που προσφέρουν τα μέρη είναι μεγάλος και, κατά συνέπεια, πρέπει να προβλεφθεί ένα πάγωμα ή ακόμα και κάποια μείωση του αριθμού τους καθώς και ένα πάγωμα της χωρητικότητάς τους,
- Ζητήθηκε επίσης από την Επιτροπή να θέσει τέλος σε ορισμένες συμφωνίες συνεργασίας μεταξύ των μερών και άλλων εταιρειών ιδιαίτερα μεταξύ της Lufthansa και της Lauda Air, εξαιτίας των επιπτώσεων που η εν λόγω συμφωνία θα μπορούσε να έχει στις περιφερειακές αγορές.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ**A. Αγορά**

- (30) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι σχετικές αγορές στην προκειμένη περίπτωση είναι αφενός η αγορά τακτικής αεροπορικής μεταφοράς επιβατών και αφετέρου η αγορά τακτικής αεροπορικής μεταφοράς εμπορευμάτων σε κάθε δρομολόγιο μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας, συμπεριλαμβανομένων των αερολιμένων-κόμβων που βρίσκονται στο άκρο αυτών των δρομολογίων.
- (31) Η Επιτροπή θεωρεί ότι στην προκειμένη περίπτωση οι αεροπορικές μεταφορές με ναυλωμένες πτήσεις δεν αποτελούν πραγματική εναλλακτική λύση έναντι των τακτικών πτήσεων, ιδίως όταν η πελατεία αποτελείται κυρίως από άτομα που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους. Τα άτομα αυτά πρέπει οπωσδήποτε να φθάσουν στις κύριες ευρωπαϊκές πόλεις προκειμένου να παρευρεθούν σε συναντήσεις εργασίας σε συμφωνημένους χρόνους, και δεν μπορούν να δεχθούν το αστάθμιστο των ναυλωμένων πτήσεων, σε αντίθεση με τα άτομα που ταξιδεύουν για λόγους αναψυχής.
- (32) Πρέπει επίσης να μην αγνοηθούν οι υποθέσεις βάσει των οποίων θεωρητικά το τρένο υψηλής ταχύτητας αποτελεί εναλλακτική περίπτωση έναντι των αεροπορικών μεταφορών. Για τις αποστάσεις μεσαίας ακτίνας, το τρένο υψηλής ταχύτητας όντως παρουσιάζει τα χαρακτηριστικά της ταχύτητας και των τακτικών δρομολογίων που το καθιστούν ένα μέσο μεταφοράς που μπορεί να υποκαταστήσει την αεροπορική μεταφορά⁽¹⁾.
- (33) Επίσης όσον αφορά τις ενδοευρωπαϊκές εμπορευματικές μεταφορές, οι οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές μπορούν, υπό ορισμένους όρους, να υποκαταστήσουν τις αεροπορικές μεταφορές. Η αεροπορική μεταφορά εμπορευμάτων μπορεί επίσης να έπεται ή να ακολουθείται από χερσαία μεταφορά, που σε κάθε περίπτωση είναι ανεξάρτητη από αυτήν⁽²⁾. Σε κάθε περίπτωση είναι δεδομένο ότι οι εναλλακτικοί αυτοί τρόποι μεταφοράς δεν υφίστανται σε σημαντικό βαθμό στην προκειμένη περίπτωση.
- (34) Από τη νομολογία του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου και του Πρωτοδικείου απορρέει ότι στον τομέα των μεταφορών, δεν μπορεί να προσδιοριστεί μια γενική εθνική ή ευρωπαϊκή αγορά, και ότι οι εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς πρέπει να εκτιμηθούν σε επίπεδο δρομολογίων ή σε επίπεδο εναλλάξιμων δρομολογίων.

(1) Βλέπε μελέτη σχετικά με τη συμπληρωματικότητα τρένου/αεροπλάνου στην Ευρώπη - Institut du Transport Aérien, Παρίσι, Δεκέμβριος 1991.

(2) Απόφαση του Δικαστηρίου της 5ης Οκτωβρίου 1995. Υπόθεση C 96/94 Centro Servizi Spediporito et Spedizione Marittima del Golfo Srl. που δεν δημοσιεύθηκε ακόμα στη Συλλογή.

- (35) Η προσέγγιση αυτή δεν αποκλείει το ενδεχόμενο να ληφθεί υπόψη η ύπαρξη δικτύων ελεγχόμενων από τις αεροπορικές εταιρείες⁽¹⁾, ούτε το γεγονός ότι μπορεί να υπάρξει ανταγωνισμός μεταξύ αερολιμένων μεγάλων εταιρειών τα οποία αποτελούν κόμβους.
- (36) Στην προκειμένη περίπτωση, το κυρίως μέρος της συνεργασίας μεταξύ των δύο εταιρειών αφορά το σύνολο των δρομολογίων μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας. Η εναλλαξιμότητα μεταξύ των δρομολογίων αυτών παραμένει περιορισμένη, εξαιτίας κυρίως του γεγονότος ότι οι εν λόγω πτήσεις αφορούν κυρίως επιχειρηματίες, όπως έχουν δηλώσει τα μέρη. Οι πτήσεις με ανταπόκριση, εξαιτίας των μικρών αποστάσεων μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας, δεν αποτελούν στην πραγματικότητα εναλλακτικές λύσεις για όσους επιθυμούν να μεταβούν ταχέως στον τόπο εργασίας τους.
- (37) Η Επιτροπή δεν αγνοεί το γεγονός ότι ένα μέρος, ορισμένες φορές μεγάλο, των επιβατών που ταξιδεύουν μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας είναι διερχόμενοι επιβάτες, που φθάνουν σ' ένα αεροδρόμιο που λειτουργεί ως αεροπορικός κόμβος, πριν τη μεταφορά τους σε άλλο ευρωπαϊκό ή διηπειρωτικό προορισμό. Η μεταφορά μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας αποτελεί στην περίπτωση αυτή μέρος μόνον ενός ταξιδιού που, από γεωγραφική άποψη, είναι πολύ πιο εκτεταμένο.
- (38) Στην προκειμένη περίπτωση, η συμφωνία αφορά κυρίως τις διασυνδέσεις μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας ανεξάρτητα από το γεγονός ότι η πελατεία κατανέμεται μεταξύ διερχομένων ταξιδιωτών και ταξιδιωτών μετακινούμενων αποκλειστικά μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας.

B. Η συμφωνία

- (39) Η συμφωνία συνεργασίας που συνήψαν τα μέρη αφορά κυρίως τη σύσταση κοινής επιχείρησης που ανήκει εξίσου στις δύο εταιρείες οι οποίες τη διευθύνουν από κοινού. Η κοινή επιχείρηση, πάντως, έχει ως αποστολή να καλύψει μόνο τις υπηρεσίες μεταφοράς μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας, πράγμα που αντιπροσωπεύει μέρος μόνο της συνεργασίας μεταξύ των μερών.
- (40) Η κοινή επιχείρηση δεν διαθέτει τους απαραίτητους πόρους για να ασκήσει βιώσιμη οικονομική δραστηριότητα. Θα είναι μονίμως απόλυτα εξαρτώμενη από

την Lufthansa και την SAS οι οποίες θα της παρέχουν, υπό τη δική τους επωνυμία, υπηρεσίες μεταφοράς. Το σημείο 2.5 της συμφωνίας συνεργασίας ορίζει σχετικά ότι τα μέρη θα παραμείνουν ανεξάρτητες αεροπορικές εταιρείες και κάθε μέρος θα διατηρήσει τη δική του εμπορική ταυτότητα. Τα μέρη, εξάλλου, θα παραμείνουν αυτόνομα και διατηρούν ρητά την αυτονομία τους ως προς τη λήψη αποφάσεων.

Η κοινή επιχείρηση, ως εκ τούτου, θα λειτουργεί στην αγορά περίπου όπως ένα κοινό πρατήριο πωλήσεων και δεν θα ασκεί τις λειτουργίες μιας αυτόνομης επιχείρησης στην αγορά.

- (41) Πέραν αυτού επισημαίνεται ότι οι δύο μητρικές επιχειρήσεις δεν αποσύρονται οριστικά από τη σχετική αγορά υπηρεσιών. Εξακολουθούν να διατηρούν τη δυνατότητα να παρεμβαίνουν πάραυτα στα δρομολόγια μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας.
- (42) Από νομική άποψη, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι η κοινή επιχείρηση των δύο εταιρειών έχει ως αποτέλεσμα το συντονισμό της ανταγωνιστικής συμπεριφοράς επιχειρήσεων που παραμένουν ανεξάρτητες μεταξύ τους. Ως εκ τούτου, αποτελεί κοινή επιχείρηση με χαρακτήρα συνεργασίας.
- (43) Η εν λόγω επιχείρηση αποτελεί μέρος μιας πολύ ευρύτερης συμφωνίας συνεργασίας που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 85 της συνθήκης ΕΚ.

Γ. Περιορισμός του ανταγωνισμού

Γ.1. Περιορισμός του ανταγωνισμού όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών στις πτήσεις μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας

- (44) Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, τα μέρη επέμειναν στο γεγονός ότι ένα σημαντικό μέρος της κίνησης μεταξύ της Σκανδιναβίας και Γερμανίας έχει χαρακτήρα διαμετακομιστικό. Τα ποσοστά επιβατών προς μετεπιβίβαση στα κύρια δρομολόγια έχουν ως εξής:

	Μετεπιβίβαση (%)	Σύνολο επιβατών
Düsseldorf — Κοπεγχάγη	[..]	[..]
Düsseldorf — Στοκχόλμη	[..]	[..]
Φρανκφούρτη — Κοπεγχάγη	[..]	[..]
Φρανκφούρτη — Göteborg	[..]	[..]
Φρανκφούρτη — Όσλο	[..]	[..]
Φρανκφούρτη — Στοκχόλμη	[..]	[..]
Αμβούργο — Στοκχόλμη	[..]	[..]
Μόναχο — Κοπεγχάγη	[..]	[..]

(1) Βλέπε απόφαση του Δικαστηρίου της 11ης Απριλίου 1989 στην υπόθεση 66/86: Ahmed Saeed Flugreisen. Συλλογή 1989 σ. 803, και απόφαση του Πρωτοδικείου της 19ης Μαΐου 1994 στην υπόθεση T-2/93 Air France κατά Επιτροπής. Συλλογή 1994 II, σ. 323.

- (45) Οι εν λόγω περαστικοί επιβάτες χρησιμοποιούν έναν αεροπορικό κόμβο της Lufthansa ή της SAS προκειμένου να μεταβιδαστούν σε άλλη πτήση, ιδίως για άλλα μέρη του κόσμου.

Τουλάχιστον για ένα μέρος των επιβατών αυτών, οι αεροπορικοί κόμβοι της Γερμανίας και της Σκανδιναβίας ανταγωνίζονται άλλους ευρωπαϊκούς κόμβους τους οποίους εκμεταλλεύονται άλλες εταιρείες, ιδίως του Λονδίνου, του Άμστερνταμ ή των Βρυξελλών. Ο ανταγωνισμός αυτός διεξάγεται κυρίως ως προς τις διηπειρωτικές πτήσεις.

- (46) Η Επιτροπή πάντως είναι της γνώμης ότι ο ανταγωνισμός πρέπει να εκτιμηθεί όχι μόνο σε επίπεδο αεροπορικών κόμβων αλλά και σε επίπεδο δρομολογίων που παρακάμπτουν τους κεντρικούς αερολιμένες, ιδίως για τις πτήσεις μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας.
- (47) Περίπου 25 δρομολόγια συνδέουν τη Σκανδιναβία με τη Γερμανία, εκ των οποίων τα σημαντικότερα είναι:

	(επιβάτες)
Φρανκφούρτη — Κοπεγχάγη	291 266
Φρανκφούρτη — Στοκχόλμη	192 361
Düsseldorf — Κοπεγχάγη	150 955
Μόναχο — Κοπεγχάγη	112 344
Αμβούργο — Κοπεγχάγη	97 470
Φρανκφούρτη — Όσλο	87 750
Βερολίνο — Κοπεγχάγη	84 360
Düsseldorf — Στοκχόλμη	71 140
Αμβούργο — Στοκχόλμη	65 755
Ανόδερν — Κοπεγχάγη	50 381
Αμβούργο — Όσλο	50 235
Φρανκφούρτη — Göteborg	47 658

- (48) Κατά το χρόνο της υπογραφής της συμφωνίας, η Lufthansa και η SAS είναι αμφότερες παρούσες σε οκτώ γραμμές στις οποίες εκτελούν τις ακόλουθες ημερήσιες πτήσεις:

Δρομολόγια μεταξύ Γερμανίας και Σκανδιναβίας

Ημερήσια συχνότητα πτήσεων SAS/Lufthansa

	Θέρος 1995			Χειμώνας 1995/1996		
	SAS	Lufthansa	Σύνολο	SAS	Lufthansa	Σύνολο
Düsseldorf — Κοπεγχάγη	3	2	5	3	2	5
Düsseldorf — Στοκχόλμη	2	2	4	2	2	4
Φρανκφούρτη — Κοπεγχάγη	3	4	7	3	4	7
Φρανκφούρτη — Göteborg	1	1	2	1	1	2
Φρανκφούρτη — Όσλο	2	2	4	2	3	5
Φρανκφούρτη — Στοκχόλμη	2	3	5	2	3	5
Αμβούργο — Στοκχόλμη	1	2	3	1	2	3
Μόναχο — Κοπεγχάγη	2	1	3	3	1	4
Κοπεγχάγη — Μόναχο	2	1	3	2	1	3

Η Lufthansa και η SAS είναι οι μόνες εταιρείες που εκμεταλλεύονται τις πτήσεις αυτές εκτός από μία πτήση ημερησίως μεταξύ Φρανκφούρτης και Κοπεγχάγης της Singapore Airlines.

Όσον αφορά τον αριθμό των μεταφερόμενων επιβατών, τα οκτώ αυτά δρομολόγια αντιπροσωπεύουν το 60 % του συνόλου της κίνησης μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας.

- (49) Επισημαίνεται επίσης ότι τουλάχιστον μία από τις δύο εταιρείες είναι παρούσα στα 12 δρομολόγια που λειτουργούν μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας. Η νέα επιχείρηση, λοιπόν, θα είναι παρούσα σε 20 από τις 25 γραμμές μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας.

- (50) Η Lufthansa και η SAS προγραμματίζουν να συντονίσουν τις δραστηριότητές τους σε όλα τα δρομολόγια αυτά διά μέσου της κοινής επιχείρησης, όσον αφορά τη χωρητικότητα, τη συχνότητα των πτήσεων, τον καθορισμό των ναύλων και την εμπορική πολιτική τους. Με τον τρόπο αυτό, οι μητρικές εταιρείες περιορίζουν αισθητά τον τρέχοντα και δυνητικό ανταγωνισμό μεταξύ τους για το σύνολο των δρομολογίων αυτών.

- (51) Η συμφωνία μεταξύ Lufthansa και SAS θα έχει επίσης σοβαρό περιοριστικό αποτέλεσμα έναντι τρίτων καθώς δημιουργεί φραγμούς για τη διείσδυση στα εν λόγω δρομολόγια.

(52) Η συνεργασία μεταξύ Lufthansa και SAS από τη φύση της αυξάνει αισθητά την οικονομική ισχύ των δύο εταιρειών πράγμα που, από οικονομική άποψη, θα προέλθει κυρίως από το συντονισμό των πόρων, το ότι διαθέτουν το μεγαλύτερο ευρωπαϊκό στόλο, τις δυνατότητες εναλλαξιμότητας των εισιτηρίων μεταξύ των εταιρειών, το συντονισμό των δικτύων τους καθώς και το συντονισμό της συχνότητας των πτήσεων.

(53) Τα κοινά προγράμματα προσέλκυσης πελατείας αποτελούν επίσης ένα στοιχείο που πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά την εκτίμηση της οικονομικής ισχύος των επιχειρήσεων. Επειδή οι πελάτες τους είναι κυρίως επιχειρηματίες, είναι σαφές ότι αυτοί θα προτιμήσουν επιχειρήσεις που προσφέρουν ένα κοινό πρόγραμμα προσέλκυσης πιστής πελατείας, που θα τους επιτρέπει να συγκεντρώνουν μόρια ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη αεροπορική εταιρεία. Ένα κοινό σύστημα από τη φύση του λοιπόν συνιστά σημαντικό φραγμό για τη διείσδυση στην αγορά άλλων εταιρειών που δεν διαθέτουν αντίστοιχα προγράμματα ⁽¹⁾.

(54) Αυτή η οικονομική ισχύς των εταιρειών ενισχύεται από το γεγονός ότι ελέγχουν ένα σημαντικό μέρος των διαθέσιμων χρονοθυρίδων στους κύριους γερμανικούς και σκανδιναβικούς αερολιμένες που χαρακτηρίζονται από κορεσμό της χωρητικότητάς τους στις ώρες αιχμής.

Οι δύο εταιρείες ελέγχουν περίπου:

- [...] των διαθέσιμων χρονοθυρίδων στη Φρανκφούρτη,
- [...] των διαθέσιμων χρονοθυρίδων στο Όσλο,
- [...] των διαθέσιμων χρονοθυρίδων στη Στοκχόλμη,
- [...] των διαθέσιμων χρονοθυρίδων στο Düsseldorf.

(55) Το οικονομικό θάρος της Lufthansa και της SAS απορρέει επίσης από το μεγάλο αριθμό πτήσεων που λειτουργούν από τους εν λόγω κύριους αερολιμένες.

Σε τρεις σημαντικούς αερολιμένες η κατάσταση έχει ως εξής ⁽²⁾:

Αριθμός των πτήσεων που προσφέρονται από την Κοπεγχάγη με προορισμό 30 σημαντικές πόλεις της Ευρώπης

SAS	Luft-hansa	KLM	Air France	British Airways	Άλλες εταιρείες
138	20	49	22	21	26

Αριθμός πτήσεων που προσφέρονται από τη Φρανκφούρτη με προορισμό 30 σημαντικές πόλεις της Ευρώπης

SAS	Luft-hansa	KLM	Air France	British Airways	Άλλες εταιρείες
17	137	24	10	24	53

Αριθμός πτήσεων που προσφέρονται από το Düsseldorf με προορισμό 30 σημαντικές πόλεις της Ευρώπης

SAS	Luft-hansa	KLM	Air France	British Airways	Άλλες εταιρείες
13	105	35	13	20	52

Από τα παραπάνω απορρέει ότι, χάρη στη συμφωνία συνεργασίας που έχουν συνάψει μεταξύ τους η Lufthansa και η SAS θα προσφέρουν πάνω από τα 50 % του αριθμού των πτήσεων από τους αερολιμένες αυτούς.

(56) Γενικά, η Lufthansa και η SAS θα διαθέτουν χάρη στη συμφωνία συνεργασίας, οικονομική ισχύ που θα αποτελέσει σοβαρό φραγμό για τη διείσδυση άλλων εταιρειών στο σύνολο των γραμμών μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας.

Γ.2. Περιορισμοί στον ανταγωνισμό για τη μεταφορά επιβατών σε άλλα δρομολόγια

(57) Για τα δρομολόγια πλην εκείνων που συνδέουν τη Σκανδιναβία με τη Γερμανία, η Lufthansa και η SAS θα αναπτύξουν επίσης συνεργασία ιδίως στον τομέα του κοινού προγραμματισμού του δικτύου, της πολιτικής καθορισμού των ναύλων, της εναρμόνισης των υπηρεσιών που προσφέρουν, της χρήσης κοινών κωδικών και της εφαρμογής κοινών προγραμμάτων προσέλκυσης πιστής πελατείας.

(58) Συνεπώς, και το εν λόγω μέρος της συνεργασίας έχει ως αντικείμενο και αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών.

Σε κάθε περίπτωση, οι επιπτώσεις για την αγορά από τους περιορισμούς αυτούς στον ανταγωνισμό, δεν συγκρίνονται με τα αποτελέσματα της συμφωνίας συνεργασίας στα δρομολόγια μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας. Για τα υπόλοιπα ευρωπαϊκά δρομολόγια, η Lufthansa και η SAS βρίσκονται σε άμεσο ανταγωνισμό με άλλες σημαντικές εταιρείες.

(59) Εξάλλου, στα δρομολόγια αυτά, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τα μικρά μερίδια αγοράς της Lufthansa και της SAS, η συμφωνία συνεργασίας δεν μπορεί, από τη φύση της να δημιουργήσει σημαντικό φραγμό για την είσοδο στην αγορά άλλων εταιρειών.

Γ.3. Περιορισμοί στον ανταγωνισμό για τις ενδοευρωπαϊκές εμπορευματικές μεταφορές

(60) Τα μέρη προτίθενται να ενοποιήσουν, στο μέτρο του δυνατού, τις δραστηριότητές τους στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών.

(61) Η συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Lufthansa και SAS θα έχει επίσης ως στόχο και ως αποτέλεσμα τον αισθητό περιορισμό του ανταγωνισμού μεταξύ των μερών ως προς τις εμπορευματικές μεταφορές στην Ευρώπη.

⁽¹⁾ Βλέπε σχετικά τη μελέτη «Concurrence et Coopération dans le transport aérien en Europe». David Encaoua και Anne Perrot 1991

⁽²⁾ Πηγή ABC, Φεβρουάριος 1993.

- (62) Συνεπώς, από τα όσα αναφέρονται στα σημεία 44 έως 61 παραπάνω, η συμφωνία συνεργασίας που έχει συναφθεί μεταξύ Lufthansa και SAS έχει ως αντικείμενο και αποτέλεσμα τον περιορισμό του ανταγωνισμού κατά παράβαση των διατάξεων του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης και η χορήγηση της αιτούμενης από τα μέρη αρνητικής πιστοποίησης δεν είναι δυνατή.

Δ. Επιπτώσεις στο εμπόριο μεταξύ κρατών μελών

- (63) Η συμφωνία συνεργασίας μεταξύ Lufthansa και SAS καλύπτει τη διεθνή μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών. Ως εκ τούτου, η συμφωνία επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών.

Ε. Άρθρο 85 παράγραφος 3

α) Συμβολή στην οικονομική πρόοδο

- (64) Η συμβολή στην οικονομική πρόοδο που απορρέει από την εν λόγω συμφωνία μπορεί να εκτιμηθεί σε διάφορα επίπεδα.

α.1. Δημιουργία ευρωπαϊκού δικτύου

Οι εταιρείες θεωρούν ότι η συμφωνία που συνήψαν μεταξύ τους θα τους επιτρέψει να δημιουργήσουν ένα ευρύτερο ευρωπαϊκό δίκτυο, ανάλογο εκείνων άλλων μεγάλων εταιρειών, που θα αφορά συγκεκριμένα τις διασυνδέσεις μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας. Το δίκτυο αυτό θα τους επιτρέψει να προσφέρουν στους χρήστες μια υπηρεσία υψηλότερης ποιότητας, ιδίως όσον αφορά τον αριθμό των απευθείας πτήσεων και όσων γίνονται με ενδιάμεσους σταθμούς, καθώς και ένα μεγαλύτερο αριθμό ανταποκρίσεων μεταξύ των διαφόρων δρομολογίων.

- (65) Οι διαφορές στη διαμόρφωση των δικτύων μεταξύ Lufthansa και SAS έχουν ήδη υπογραμμιστεί ανωτέρω στα σημεία 10, 11 και 12 και 19 και 20.

Οι διαφορές ως προς τις υπόλοιπες μεγάλες ευρωπαϊκές εταιρείες ανακόπτονται από τον πίνακα που ακολουθεί.

Αριθμός τακτικών δρομολογίων/τέλος 1994

	Εγχώρια αγορά	Υπόλοιπη Ευρώπη	Υπόλοιπος κόσμος εκτός Ευρώπης	Σύνολο	Εθνικές/Σύνολο (%)	Ευρώπη/Σύνολο (%)	Υπόλοιπος κόσμος/Σύνολο (%)
British Airways	20	58	87	165	12	35	52
Air France	8	58	104	170	5	34	61
Lufthansa	17	78	95	190	8	36	50
KLM	4	58	86	148	3	39	58
SAS	39	54	9	102	38	53	9

Πηγή: AEA

- (66) Παρότι η διάρθρωση των δικτύων της British Airways και της Air France μοιάζουν κάπως μεταξύ τους, η Lufthansa διαφέρει χάρη στη μεγαλύτερη αναλογία ενδοευρωπαϊκών δρομολογίων που προσφέρει και την κάπως ασθενέστερη παρουσία της στα δρομολόγια εκτός Ευρώπης.

Η SAS διαθέτει ισχυρότατη θέση σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο ενώ απουσιάζει σχεδόν παντελώς σε επίπεδο εκτός της Ευρώπης. Επιπλέον, η αναλογία «ευρωπαϊκών» δρομολογίων της SAS περιλαμβάνει στην πραγματικότητα ένα μεγάλο ποσοστό «ενδο-σκανδιναβικών» δρομολογίων. Παρότι, από άποψη αριθμού μεταφερόμενων επιβατών στην Ευρώπη, η SAS αποτελεί την τρίτη κατά σειρά εταιρεία, εστιάζεται κυρίως στην κυκλοφορία εντός Σκανδιναβίας.

- (67) Τα χαρακτηριστικά των δικτύων διαγράφονται επίσης και από τη συγκριτική εξέταση της μέσης ακτίνας των ανταποκρίσεων κάθε εταιρείας:

	Lufthansa	SAS	Σύνολο των εταιρειών της AEA
Μέση ακτίνα των ανταποκρίσεων στο παγκόσμιο δίκτυο (χλμ)	1 036	686	1 084
Μέση ακτίνα των ανταποκρίσεων στο ευρωπαϊκό δίκτυο (χλμ)	686	621	—

Κατά τον ίδιο τρόπο, η διαφορά διαμόρφωσης των δικτύων φαίνεται από την εξέταση της αναλογίας συνολικών εσόδων προς προσφερόμενα τονοχιλιόμετρα.

	Lufthansa	SAS	Σύνολο των εταιρειών της AEA
Συνολικά έσοδα (εκατομύρια δολάρια ΗΠΑ) Προσφερόμενα τονοχιλιόμετρα (1 000)	4,17	7,1	4,59

Ενώ η Lufthansa βρίσκεται στον ευρωπαϊκό μέσο όρο, είναι σαφές ότι η SAS αναπτύσσει δραστηριότητες στο πλαίσιο ενός δικτύου με αισθητά περισσότερο περιφερειακό χαρακτήρα.

- (68) Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι τα παραπάνω στοιχεία αποδεικνύουν τη συμπληρωματικότητα των δύο δικτύων της Lufthansa και της SAS καθώς και το γεγονός ότι η ενοποίησή τους θα βελτιώσει σημαντικά τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι εν λόγω εταιρείες στους χρήστες, ιδίως για τις ενδοευρωπαϊκές διασυνδέσεις και κυρίως προς και από τη Σκανδιναβία.

α.2. Η μείωση του κόστους

- (69) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η μείωση του κόστους των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών αποτελεί σημαντικό στοιχείο το οποίο πρέπει να ληφθεί υπόψη. Από τις συγκρίσεις που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ αμερικανικών και ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών προέκυψε ότι το κόστος των ευρωπαϊκών εταιρειών είναι μέχρι και 48 % μεγαλύτερο από εκείνο των αμερικανικών εταιρειών⁽¹⁾.
- (70) Σύμφωνα με τα μέρη, η συμφωνία θα επιτρέψει την πραγματοποίηση οικονομιών μέσω της μείωσης του κόστους καθώς και της καλύτερης συνεργασίας, οι οποίες θα ανέλθουν σε [...] εκατομύρια γερμανικά μάρκα ετησίως, για την περίοδο [...] ετών.

Οι οικονομίες αυτές θα προέλθουν κυρίως από τέσσερις τομείς:

- τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, η οποία θα επιτρέψει τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και, κατά συνέπεια, την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επιβατών,
- το ολοκληρωμένο σύστημα εμπορικής προώθησης των υπηρεσιών θα επιτρέψει τη μείωση του κόστους, ειδικότερα με την εξάλειψη των περιπτώσεων επικάλυψης στην παροχή υπηρεσιών εμπορικού χαρακτήρα σε ορισμένες χώρες,
- την καλύτερη οργάνωση της εξυπηρέτησης των υπηρεσιών εδάφους,
- την εφαρμογή ενός ολοκληρωμένου συστήματος ανταλλαγής πληροφοριών καθώς και συστημάτων

⁽¹⁾ Βλέπε κυρίως έκθεση της Επιτροπής Εμπειρογνομών «Expanding Horizons». Civil Aviation in Europe, an action programme for the future 1993.

κρατήσεων και διανομής: οι ενέργειες αυτές θα επιτρέψουν επίσης την πραγματοποίηση σημαντικών οικονομιών.

- (71) Τονίζεται ότι στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, οι ειδικοί θεωρούν ότι οι αποδόσεις κλίμακας είναι γενικά σταθερές, γεγονός το οποίο σημαίνει ότι μια αύξηση του μεγέθους του δικτύου κατά X % αυξάνει το κόστος κατά την ίδια αναλογία. Αντίθετα, οι αποδόσεις λόγω πυκνότητας των δρομολογίων έχουν αυξοντα χαρακτήρα, που σημαίνει ότι μια αύξηση των δρομολογίων κατά 1 % στο ίδιο δίκτυο συνεπάγεται αύξηση του κόστους μόνο κατά 0,82 %. Ομοίως, διαπιστώνεται γενικά ότι η αύξηση της μέσης απόστασης μεταξύ δύο σημείων προσγείωσης κατά 1 % μειώνει το κόστος.

Τέλος, η αύξηση του συντελεστή πληρότητας κατά 1 % οδηγεί σε μείωση του κόστους κατά 0,26 %⁽²⁾.

- (72) Η αύξηση, συνεπώς, του μεγέθους των εταιρειών δεν συνεπάγεται αναγκαστικά τη μείωση του κόστους τους. Μια τέτοια μείωση απαιτεί την εφαρμογή ενός δραστικού προγράμματος μείωσης του κόστους που να μπορεί να εφαρμοστεί επί σειρά ετών. Στη συγκεκριμένη περίπτωση φαίνεται ότι οι δύο υπό εξέταση εταιρείες έχουν εκπονήσει ένα τέτοιο πρόγραμμα. Μπορεί επίσης να θεωρηθεί ότι η στενή συνεργασία μεταξύ των δύο εταιρειών θα επιτρέψει την ουσιαστική αύξηση των δρομολογίων για το σύνολο του δικτύου και θα συμβάλει επίσης στη μείωση του κόστους.

Επιπλέον η δημιουργία ενός κοινού δικτύου μεταξύ των δύο εταιρειών με διεθνή χαρακτήρα μπορεί να συμβάλει στην ορθολογική οργάνωση των παρεχόμενων υπηρεσιών, στην αύξηση της μέσης απόστασης μεταξύ των δύο σημείων προσγείωσης καθώς και στην περικοπή του κόστους.

- (73) Συνολικά, λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που αναφέρθηκαν στα ανωτέρω σημεία 64 έως 72, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συμφωνία μπορεί να συμβάλει στην οικονομική πρόοδο σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης.

β) Πλεονεκτήματα για τους χρήστες

- (74) Οι χρήστες των αεροπορικών μεταφορών θα έχουν άμεσα οφέλη από τη δημιουργία ενός κοινού δικτύου μεταξύ των δύο εταιρειών, με την προσφορά υπηρεσιών υψηλότερης ποιότητας και μεγαλύτερης γεωγραφικής έκτασης, τόσο σε ευρωπαϊκό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο.
- (75) Η μείωση του κόστους των εταιρειών θα τους επιτρέψει επίσης να μειώσουν τους ναύλους τους προς όφελος των καταναλωτών. Η Επιτροπή θα πρέπει ωστόσο να επιβάλει ορισμένους όρους και υποχρεώσεις ούτως ώστε να εξασφαλιστεί ότι τα οφέλη αυτά θα ισχύουν καθόλη τη διάρκεια ισχύος της απόφασης.

⁽²⁾ Βλέπε σχετικά τη μελέτη «Concurrence et Coopération dans le transport aérien en Europe». David Encaoua και Anne Perrot 1991.

γ) *Ο απαραίτητος χαρακτήρας των περιορισμών*

- (76) Η δημιουργία ενός σημαντικού ευρωπαϊκού δικτύου που θα καλύπτει κυρίως τη Σκανδιναβία και τη Γερμανία είναι δύσκολα υλοποιήσιμη χωρίς τη σύναψη μιας συμφωνίας στενής συνεργασίας μεταξύ των δύο εταιρειών.
- (77) Στο σημείο αυτό τίθεται το θέμα της ενδεχόμενης δυνατότητας για τη Lufthansa να λειτουργεί μόνη της σε όλα τα δρομολόγια που αφορούν τη Σκανδιναβία, για τη μεταφορά των επιβατών προς τους δικούς της κεντρικούς αερολιμένες στη Γερμανία. Μια τέτοια προσέγγιση προϋποθέτει κυρίως από τη πλευρά της Lufthansa την κατοχή επαρκούς αριθμού αεροσκαφών τα οποία να είναι προσαρμοσμένα στην παροχή των εν λόγω υπηρεσιών, και ειδικότερα στην εξυπηρέτηση των περιφερειακών προορισμών στη Σκανδιναβία.
- (78) Πλην όμως, η σύγκριση των στόλων των δύο εταιρειών δείχνει ότι, στις 31 Δεκεμβρίου 1993 η SAS είχε 80 αεροσκάφη επί συνόλου 160 με μεταφορική ικανότητα μικρότερη ή ίση των 100 επιβατών, ενώ κατά την ίδια ημερομηνία, η Lufthansa δεν διέθετε κανένα αεροσκάφος του είδους αυτού. Η Lufthansa αδυνατεί συνεπώς να εξυπηρετήσει άμεσα ένα σημαντικό αριθμό προορισμών στη Σκανδιναβία, λόγω έλλειψης στόλου προσαρμοσμένου για την παροχή των συγκεκριμένων αυτών υπηρεσιών.
- (79) Αφετέρου, μολονότι είναι δυνατή η μείωση του κόστους χωρίς τη σύναψη της συμφωνίας συνεργασίας, φαίνεται ωστόσο ότι η εν λόγω συμφωνία μπορεί να οδηγήσει σε πολύ μεγαλύτερη μείωση του κόστους, κυρίως λόγω της από κοινού χρησιμοποίησης των σημαντικών υλικών, ανθρώπινων και οικονομικών πόρων.
- (80) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι περιορισμοί στον ανταγωνισμό είναι απαραίτητοι δεδομένων των σημερινών συνθηκών λειτουργίας της αγοράς.
- (81) Η Επιτροπή θα πρέπει ωστόσο να επιβάλει όρους που να διασφαλίζουν ότι οι περιορισμοί του ανταγωνισμού εξακολουθούν να υπερβαίνουν το αναγκαίο μέτρο και να εγγυώνται την παρουσία των ανταγωνιστριών εταιρειών στην αγορά.

δ) *Διατήρηση του ανταγωνισμού*

- (82) Το γεγονός ότι ο ανταγωνισμός δεν καταργείται πρέπει να αξιολογηθεί με βάση τα στοιχεία που ακολουθούν και τους όρους που προτίθεται να επιβάλει η Επιτροπή. Σε ορισμένα δρομολόγια μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας προσφέρουν ήδη τις υπηρεσίες τους και άλλες αεροπορικές εταιρείες και μπορούν να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους σε νέους προορισμούς ανταγωνιζόμενες τις Lufthansa και SAS. Εξάλλου, λόγω της ελευθέρωσης των ευρωπαϊκών αερομεταφορών, καταργήθηκαν οι κανονιστικοί φραγμοί για την πρόσβαση στην αγορά.

- (83) Η συμφωνία μεταξύ Lufthansa και SAS δεν συνεπάγεται άρα την κατάργηση του δυνητικού ή/και του πραγματικού ανταγωνισμού στις σχετικές αγορές.
- (84) Θα πρέπει πάντως να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι, χάρη στη μεταξύ τους συμφωνία συνεργασίας, οι Lufthansa και SAS θα είναι οι μόνες εταιρείες με παρουσία σε ορισμένα δρομολόγια και ότι η δυνατότητα αμφισβήτησης των εν λόγω αγορών χωρίς την επιβολή όρων εξακολουθεί να μην είναι απολύτως κατοχυρωμένη.
- (85) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι πρέπει να τεθούν ορισμένοι αναγκαίοι όροι για να διατηρηθούν οι δυνατότητες πρόσβασης στην αγορά των νεοεισερχόμενων και για να δοθεί ειδικότερα στο πρόβλημα της ανόρθωσης φραγμών στην είσοδο νέων ανταγωνιστών.

Z. Λεπτομέρειες για τη χορήγηση απαλλαγής

- (86) Βάσει των διατάξεων του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, η κάθε απόφαση εφαρμογής του άρθρου 85 παράγραφος 3 πρέπει να ορίζει την χρονική περίοδο ισχύος της και είναι δυνατόν να συνοδεύεται από σχετικούς όρους και υποχρεώσεις.
- (87) Βάσει του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, η περίοδος ισχύος της απαλλαγής δεν μπορεί να είναι, κατά γενικό κανόνα, μικρότερη των έξι ετών. Πρέπει ωστόσο να ληφθεί υπόψη το γεγονός ότι η υπό εξέταση συμφωνία συνεργασίας αποτελεί μια πολύ σημαντική πράξη για τις δύο εταιρείες, που απαιτεί σημαντικές ενέργειες αναδιάρθρωσης οι οποίες μπορούν να ολοκληρωθούν μόνο μακροπρόθεσμα.
- (88) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι στη συγκεκριμένη περίπτωση δικαιολογείται μια περίοδος δέκα ετών, δηλαδή μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2005. Η απόφαση αυτή θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει από την ημερομηνία της κοινοποίησης, δηλαδή από τις 11 Μαΐου 1995.
- (89) Η χορήγηση της απαλλαγής πρέπει ωστόσο να υπόκειται σε ορισμένους όρους και δεσμεύσεις ούτως ώστε οι περιορισμοί στον ανταγωνισμό να μην υπερβαίνουν το απολύτως αναγκαίο μέτρο και να μην καταργείται ο ανταγωνισμός στην υπό εξέταση αγορά για τις μεταφορές επιβατών.
- (90) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι όροι δεν πρέπει να ισχύουν σε όλα τα δρομολόγια αλλά μόνο σε εκείνα μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας, στα οποία οι δύο εταιρείες παρείχαν υπηρεσίες κάτω από συνθήκες ανταγωνισμού πριν από τη σύναψη της συμφωνίας και όπου μεταφέρονται σε ετήσια βάση τουλάχιστον 30 000 επιβάτες. Ο αριθμός αυτός των επιβατών θεωρήθηκε από το Συμβούλιο, όπως προβλέπεται από το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92⁽¹⁾ ως το όριο, πέρα από το οποίο πρέπει οπωσδήποτε να ισχύουν συνθήκες ανταγωνισμού.

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 240 της 24. 8. 1992, σ. 8.

Τα ακόλουθα δρομολόγια πληρούν τα δύο αυτά κριτήρια:

- Düsseldorf — Κοπεγχάγη
- Düsseldorf — Στοκχόλμη
- Φρανκφούρτη — Κοπεγχάγη
- Φρανκφούρτη — Göteborg
- Φρανκφούρτη — Όσλο
- Φρανκφούρτη — Στοκχόλμη
- Μόναχο — Κοπεγχάγη
- Αμβούργο — Στοκχόλμη.

(91) Οι όροι αυτοί έχουν ως στόχο να εξασφαλίσουν ότι δεν θα καταργηθεί ο ανταγωνισμός και η ύπαρξη δυνατοτήτων πρόσβασης στην αγορά για τους νεοεισερχόμενους. Για τον καθορισμό της διάρκειας ισχύος των εν λόγω όρων, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα ακόλουθα στοιχεία:

- η LH και η SAS κατέχουν αντίστοιχα τη δεύτερη και τρίτη θέση μεταξύ των ευρωπαϊκών εταιρειών στις μεταφορές επιβατών στην Ευρώπη από άποψη επιβατοχιλιόμετρων,
- η συνεργασία τους αφορά 25 δρομολόγια μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας εκ των οποίων 12 διακινούν πάνω από 45 000 επιβάτες το χρόνο,
- η συνεργασία αφορά τη σύσταση ενός πυκνού δικτύου σχέσεων που θα καταστήσει συμπληρωματικά τα δύο σημαντικά δίκτυα,
- τα σημαντικότερα δρομολόγια συνδέουν αεροδρόμια, ορισμένα εκ των οποίων παρουσιάζουν κορεσμό κάποιες ώρες.

Από τα παραπάνω απορρέει ότι τα εμπόδια για την είσοδο στα δρομολόγια αυτά θα είναι σημαντικά και ενδέχεται να διατηρηθούν για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι μια επταετής περίοδος ισχύος των όρων αρκεί για να εξασφαλισθεί η καθιέρωση και άλλων εταιρειών στα εν λόγω δρομολόγια.

- (92) Δεδομένης της οικονομικής σημασίας των δύο εταιρειών και της κοινής παρουσίας τους στα εν λόγω δρομολόγια, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι εταιρείες αυτές πρέπει να παγώσουν την ημερήσια συχνότητα ενός δρομολογίου σε περίπτωση που κάποιος νεοεισερχόμενος αποφασίσει να παράσχει τις υπηρεσίες του στο δρομολόγιο αυτό. Στόχος αυτού του όρου είναι να αποφευχθεί όπως οι υπάρχουσες επιχειρήσεις αυξήσουν σημαντικά τη συχνότητα ορισμένων δρομολογίων με σκοπό τον αποκλεισμό από την αγορά των νεοεισερχομένων.
- (93) Ωστόσο, οι Lufthansa και SAS θα πρέπει να έχουν την απαραίτητη ευελιξία στην εκμετάλλευση των υπηρεσιών τις οποίες παρέχουν και να μπορούν, σε περίπτωση εισόδου νέου ανταγωνιστή σε κάποιο δρομολόγιο, να αυξήσουν κατά μία πτήση την ημερήσια συχνότητα στο εν λόγω δρομολόγιο.
- (94) Σε περίπτωση που οι νεοεισερχόμενοι έχουν μεγαλύτερη συχνότητα από εκείνη των Lufthansa και SAS, οι

τελευταίες πρέπει να έχουν επίσης τη δυνατότητα να ακολουθήσουν τη συχνότητα των ανταγωνιστών τους, χωρίς ωστόσο να την υπερβούν.

- (95) Η δυνατότητα για κάποιο νεοεισερχόμενο να συνάψει συμφωνίες «interlining» με τη Lufthansa και την SAS αποτελεί επίσης σημαντικό στοιχείο για την αποτελεσματική διείσδυση του νέου αυτού ανταγωνιστή στη σχετική αγορά.
- (96) Τονίστηκε επίσης το γεγονός ότι η από κοινού εκμετάλλευση εκ μέρους της Lufthansa και SAS των συστημάτων προσέγκυσης πιστής πελατείας μπορεί να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο εισόδου στην αγορά. Θα πρέπει συνεπώς οι άλλες εταιρείες οι οποίες παρέχουν ή επιθυμούν να παράσχουν υπηρεσίες στα εν λόγω δρομολόγια, και οι οποίες δεν διαθέτουν κάποιο ανάλογο πρόγραμμα σε διεθνές επίπεδο, να μπορούν να συμμετέχουν στο πρόγραμμα των Lufthansa και SAS.
- (97) Οι Lufthansa και SAS έχουν συμφωνίες συνεργασίας με άλλες ευρωπαϊκές εταιρείες οι οποίες αποτελούν πραγματικούς ή δυνητικούς ανταγωνιστές. Η δυνατότητα συνέχισης των συμφωνιών αυτών πρέπει να εξεταστεί με βάση πλέον τη συμμαχία μεταξύ Lufthansa και SAS αν οι συμφωνίες αυτές μπορούν να εξακολουθούν να ισχύουν.
- (98) Η SAS συμμετέχει στην «European Quality Alliance» (EQA) η οποία περιελάμβανε αρχικά τις Swissair, Austrian Airlines και SAS. Η συμμαχία αυτή συνίσταται σε διμερείς συμφωνίες μεταξύ SAS και Swissair και Austrian Airlines. Οι συμφωνίες, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ το 1990, καθιερώνουν μια στρατηγική συντονισμού των μεταφορικών συστημάτων των εταιρειών με σκοπό την ανάπτυξη της συγκοινωνίας μεταξύ μεγάλων αποστάσεων, με εκκίνηση από αεροδρόμια των σκανδιναβικών χωρών, της Ελβετίας και της Αυστρίας.
- (99) Η EQA καθιερώνει το συντονισμό των μεταφορικών συστημάτων από τα αντίστοιχα αεροδρόμια-κόμβους, ως εξής:
- βάσει της συμφωνίας SAS-Swissair: η Ζυρίχη και η Γενεύη θα παίξουν το ρόλο των αεροδρομίων-κόμβων για τις πτήσεις μεταξύ των σκανδιναβικών χωρών αφενός και της Αφρικής, της Μέσης Ανατολής, της Ινδίας, του Πακιστάν, της Νότιας Αμερικής και της Νότιας Ευρώπης αφετέρου. Ομοίως, η Κοπεγχάγη, το Όσλο και η Στοκχόλμη θα αποτελέσουν αεροδρόμια-κόμβους για τις πτήσεις μεταξύ της Ελβετίας αφενός και της Ασίας, της Βόρειας Αμερικής και της Βόρειας Ευρώπης αφετέρου,
 - με βάση τη συμφωνία SAS-Austrian Airlines: Η Βιέννη θα αποτελούσε το αεροδρόμιο-κόμβο μεταξύ των σκανδιναβικών χωρών αφενός και της Αφρικής, της Μέσης Ανατολής, της Ανατολικής και Νότιας Ευρώπης αφετέρου. Ομοίως, η Κοπεγχάγη και η Στοκχόλμη θα αποτελέσουν κεντρικά αεροδρόμια για τις πτήσεις μεταξύ της Αυστρίας αφενός και της Ασίας, της Βόρειας Αμερικής και της Βόρειας Ευρώπης αφετέρου.

- Και στις δύο περιπτώσεις, η παροχή υπηρεσιών από μια συμβαλλόμενη εταιρεία μέσω των αεροδρομίων-κόμβων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους υπόκειται στην έγκριση του τελευταίου.
- (100) Οι τρεις αεροπορικές εταιρείες έχουν συνάψει συμπληρωματικές συμφωνίες που αφορούν το «interlining» και τη συμμετοχή των Swissair και Austrian Airlines στο σύστημα πριμοδότησης της SAS.
- (101) Με τη συμφωνία της με την Sabena, η Swissair δεσμεύτηκε να δώσει τέλος, το αργότερο μέχρι την 1η Ιανουαρίου 1996, στη συμφωνία συνεργασίας με την SAS στο πλαίσιο της EQA.
- (102) Η Επιτροπή θεωρεί ότι στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, πρέπει επίσης να ζητηθεί από την SAS να λύσει τις συμφωνίες συνεργασίας με την Swissair και την Austrian Airlines διότι, συνεπεία των συμφωνιών συνεργασίας που συνήφθησαν το 1995 πρέπει να διαπιστωθεί η δημιουργία δύο νέων συνασπισμών στην Ευρώπη:
- ενός συνασπισμού μεταξύ Lufthansa και SAS,
 - ενός συνασπισμού μεταξύ Sabena και Swissair.
- Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι συμφωνίες για τη δημιουργία αυτών των δύο συνασπισμών μπορούν, κάτω από ορισμένες προϋποθέσεις να εξαιρεθούν της απαγόρευσης για τις συμπράξεις. Θα πρέπει ωστόσο να υπάρχει πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ των δύο αυτών συνασπισμών και, συνεπώς, να τερματιστούν οι συμφωνίες μεταξύ της SAS και της Swissair, όπως επίσης και μεταξύ της SAS και της Austrian Airlines.
- (103) Η Lufthansa έχει συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με την Transwede και Finnair για την εκμετάλλευση δρομολογίων μεταξύ της Σκανδιναβίας και της Γερμανίας. Επειδή οι δύο αυτές εταιρείες είναι ανταγωνιστές στη διασύνδεση μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας, θα πρέπει να τερματιστούν και οι εν λόγω συμφωνίες.
- (104) Η Lufthansa έχει επίσης συνάψει συμφωνία συνεργασίας με την εταιρεία Lauda Air, στην οποία συμμετέχει κατά 39,7 %.
- Η εταιρεία Lauda Air εκμεταλλεύεται κυρίως τα ακόλουθα δρομολόγια:
- Βιέννη — Λονδίνο
 - Βιέννη — Παρίσι
 - Βιέννη — Manchester
 - Βιέννη — Βαρκελώνη
 - Βιέννη — Μαδρίτη
 - Βιέννη — Φρανκφούρτη
 - Βιέννη — Μόναχο
 - Βιέννη — Düsseldorf
 - Salzburg — Παρίσι
 - Salzburg — Λονδίνο
 - Salzburg — Φρανκφούρτη
 - Salzburg — Βερολίνο.
- (105) Εκτός από το δρομολόγιο Βιέννη-Λονδίνο, όλα τα υπόλοιπα εκτελούνται σε συνεργασία με τη Lufthansa με τη μορφή συμφωνιών χρησιμοποίησης κοινών κωδικών (code-sharing). Διαπιστώνεται πάντως ότι κανένα από τα δρομολόγια αυτά δεν βρίσκεται στις αγορές που ορίζονται στο σημείο 30 της παρούσας απόφασης. Επομένως η συμφωνία μεταξύ LH και Lauda Air δεν μπορεί να έχει αισθητές επιπτώσεις στη σύνδεση μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας. Η ύπαρξη, εξάλλου, της συμφωνίας μεταξύ Lufthansa και Lauda Air δεν έχει άμεσες συνέπειες στις σχέσεις μεταξύ των δύο συνασπισμών που αναφέρονται στο σημείο 102.
- (106) Κατά συνέπεια, και χωρίς να προδικάζεται ο θεμιτός χαρακτήρας των συμφωνιών μεταξύ Lufthansa και Lauda Air, η Επιτροπή θεωρεί ότι η διατήρηση του ανταγωνισμού στις πτήσεις μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας δεν απαιτεί την επιβολή κανενός όρου με τον οποίο να υποχρεώνεται η Lufthansa να τερματίσει κάθε συνεργασία με τη Lauda Air.
- (107) Η πρόσβαση στα δρομολόγια μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας από νεοεισερχόμενους εξαρτάται από την ύπαρξη διαθέσιμων χρονοθυρίδων στα σκανδιναβικά και γερμανικά αεροδρόμια. Πλην όμως, στα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης, του Düsseldorf, της Στοκχόλμης και του Όσλο παρατηρείται κορεσμός κατά τη διάρκεια ορισμένων ωρών της ημέρας για το λόγο αυτό κρίνεται πρακτικά αδύνατη η απόκτηση χρονοθυρίδων με βάση τις συνήθεις διαδικασίες κατανομής.
- (108) Θα πρέπει συνεπώς οι Lufthansa και SAS να εγκαταλείψουν, ανάλογα με τις ανάγκες, επαρκείς χρονοθυρίδες σε καθένα από τα ανωτέρω αεροδρόμια για να επιτρέψουν σε άλλες αεροπορικές εταιρείες να παρέχουν ανταγωνιστικές υπηρεσίες στα δρομολόγια που προαναφέρθηκαν στο σημείο 90.
- (109) Τέτοια εγκατάλειψη δικαιολογείται μόνο εάν κάποιος νεοεισερχόμενος δεν κατορθώσει να αποκτήσει την απαραίτητη χρονοθυρίδα σύμφωνα με τη διαδικασία κατανομής που ισχύει σε κάθε αεροδρόμιο. Είναι επίσης αναγκαία η θέσπιση συγκεκριμένων όρων ούτως ώστε η χρονοθυρίδα που θα εγκαταλείψουν οι Lufthansa και SAS να χρησιμοποιηθεί πραγματικά για τη διατήρηση του ανταγωνισμού στα δρομολόγια μεταξύ της Σκανδιναβίας και της Γερμανίας.
- (110) Θα πρέπει επίσης να ληφθούν μέτρα ώστε οι επωφελείς επιπτώσεις από τη θέσπιση του όρου αυτού να μην εξουδετερώνονται από την εγκατάλειψη της χρονοθυρίδας που θα προκύψει υπέρ επιχειρήσεως η οποία συνδέεται με τη Lufthansa ή την SAS.
- (111) Η εγκατάλειψη μιας χρονοθυρίδας από τις LH/SAS θα γίνεται με τη σύναψη σύμβασης μεταξύ αυτών και του δικαιούχου. Η σύμβαση θα πρέπει να περιλαμβάνει μόνον όρους που περιέχονται στην παρούσα απόφαση.
- (112) Λόγω της μεγάλης διάρκειας της απαλλαγής και των όρων που συνοδεύουν την απόφαση, τα μέτρα πρέπει να ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή ούτως ώστε η τελευταία να είναι σε θέση να εξασφαλίζει την

τήρηση των όρων. Επιπλέον, θα πρέπει να διαβιβάζονται και πληροφορίες σχετικά με τους ναύλους ούτως ώστε η Επιτροπή να μπορεί να αξιολογεί τα αποτελέσματα της συμφωνίας επί των τιμών και να βεβαιώνεται ότι η συμφωνία εξακολουθεί να αποβαίνει σε όφελος των καταναλωτών.

- (113) Στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης ως Σκανδιναβία νοούνται οι εξής χώρες: η Δανία, η Νορβηγία και η Σουηδία.
- (114) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή του άρθρου 86 της συνθήκης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 85 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ, οι διατάξεις του άρθρου 85 παράγραφος 1 της συνθήκης και του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ κηρύσσονται ανεφάρμοστες στη συμφωνία συνεργασίας της 11ης Μαΐου 1995 μεταξύ της Deutsche Lufthansa AG και της Scandinavian Airlines System για την περίοδο μεταξύ 11ης Μαΐου 1995 και 31ης Δεκεμβρίου 2005.

Άρθρο 2

- Η απαλλαγή που αναφέρεται στο άρθρο 1 συνοδεύεται από τους όρους και τις δεσμεύσεις που προβλέπονται από τα άρθρα 3, 4 και 5.
- Οι όροι και οι δεσμεύσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 εφαρμόζονται στα ακόλουθα δρομολόγια:
 - Düsseldorf — Κοπεγχάγη
 - Düsseldorf — Στοκχόλμη
 - Φρανκφούρτη — Κοπεγχάγη
 - Φρανκφούρτη — Göteborg
 - Φρανκφούρτη — Όσλο
 - Φρανκφούρτη — Στοκχόλμη
 - Αμβούργο — Στοκχόλμη
 - Μόναχο — Κοπεγχάγη.
- Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, ως συνασπισμός Lufthansa/SAS νοούνται:
 - οι εταιρείες Lufthansa και SAS, καθώς και κάθε άλλη εταιρεία στην οποία η SAS ή η Lufthansa διαθέτει συμμετοχή μεγαλύτερη από 10%,
 - κάθε εταιρεία με την οποία οι Lufthansa και SAS έχουν συνάψει διαρθρωτική συμφωνία,
 - κάθε εταιρεία με την οποία οι Lufthansa και SAS έχουν συμφωνία χρησιμοποίησης κοινών κωδικών που να ισχύει για όλα τα δρομολόγια μεταξύ της Σκανδιναβίας και της Γερμανίας.

Άρθρο 3

Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2002 ισχύουν για τη μεταφορά επιβατών οι ακόλουθοι όροι:

- α) Όταν μια αεροπορική εταιρεία εγκατεστημένη στον ΕΟΧ και ανεξάρτητη από το συνασπισμό Lufthansa/SAS, ενημερώνει τις εταιρείες αυτές, τουλάχιστον τρεις μήνες πριν από την έναρξη της προσεχούς μεταφορικής περιόδου, σχετικά με την πρόθεσή της να παράσχει υπηρεσίες σε ένα ή περισσότερα από τα δρομολόγια που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2, οι Lufthansa και SAS πρέπει να παγώσουν το συσσωρευμένο τους αριθμό ημερησίων συχνοτήτων για το οικείο ή τα οικεία δρομολόγια στο επίπεδο:
 - της 31ης Οκτωβρίου 1995 για τις προσεχείς καλοκαιρινές περιόδους,
 - της 1ης Νοεμβρίου 1995 για τις προσεχείς χειμερινές περιόδους.

Το πάγωμα του αριθμού των συχνοτήτων θα πρέπει να παραμείνει σε ισχύ καθόλη τη διάρκεια κατά την οποία ο νεοεισερχόμενος πρόκειται να παράσχει πραγματικά τις υπηρεσίες του στο ή στα αντίστοιχο(α) δρομολόγιο(α) χωρίς να μπορεί να υπερβεί τη διάρκεια ισχύος της παρούσας απόφασης:

- β) με την επιφύλαξη των διατάξεων του στοιχείου α) οι Lufthansa και SAS μπορούν, όταν παρουσιάζεται κάποιος νεοεισερχόμενος σε ένα από τα ανωτέρω δρομολόγια, να αυξήσουν το συσσωρευμένο αριθμό των ημερησίων συχνοτήτων για το αντίστοιχο δρομολόγιο:
- γ) οι Lufthansa και SAS μπορούν επίσης, σε καθένα από τα οκτώ δρομολόγια, που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2, να αυξήσουν το συνολικό αριθμό τους ημερησίων συχνοτήτων για να φθάσουν στο επίπεδο, χωρίς να το υπερβούν, του συνολικού αριθμού πτήσεων που εκτελούνται από άλλες εταιρείες σε καθένα από τα δρομολόγια αυτά.
2. Μια αεροπορική εταιρεία εγκατεστημένη σε ένα κράτος μέλος του ΕΟΧ, η οποία παρέχει υπηρεσίες σε ένα ή περισσότερα από τα δρομολόγια που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2, μπορεί να ζητήσει την υπογραφή συμφωνίας «interlining» με τη Lufthansa και την SAS για το ή τα υπό εξέταση δρομολόγια. Οι Lufthansa και SAS θα υπογράψουν τη συμφωνία με βάση τους συνήθεις όρους που ισχύουν στο συγκεκριμένο κλάδο. Οι συμφωνίες αυτές θα ισχύουν για επτά έτη από την ημερομηνία υπογραφής τους, χωρίς ωστόσο να είναι δυνατό να υπερβούν την 31η Δεκεμβρίου 2005.
3. Οι SAS και Lufthansa θα προσφέρουν, σε κάθε εταιρεία εγκατεστημένη σε κράτος μέλος του ΕΟΧ η οποία παρέχει υπηρεσίες σε ένα ή περισσότερα από τα δρομολόγια του άρθρου 2 παράγραφος 2 και δεν συμμετέχει σε πρόγραμμα προσέλκυσης πιστής πελατείας που να εφαρμόζεται σε περισσότερα κράτη, τη δυνατότητα συμμετοχής στο πρόγραμμα της SAS ή της Lufthansa, ή στο κοινό πρόγραμμα μόλις τεθεί σε εφαρμογή, για την πώληση των υπηρεσιών στα ανωτέρω δρομολόγια. Η συμμετοχή αυτή θα λάβει χώρα κάτω από οικονομικούς όρους οι οποίοι δεν επιφέρουν διακρίσεις.

4. Η SAS θα τερματίσει τη συμφωνία συνεργασίας της με τη Swissair στο πλαίσιο της European Quality Alliance, το αργότερο στις 31 Δεκεμβρίου 1996.
5. Η SAS θα τερματίσει τη συμφωνία συνεργασίας με την Austrian Airlines στο πλαίσιο της European Quality Alliance, το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1997.
6. Η Lufthansa θα λύσει τη συμφωνία συνεργασίας με την Transwede όσον αφορά την Marketing Alliance στη Σκανδιναβία, το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1997.
7. Η Lufthansa θα λύσει τη συμφωνία της συνεργασίας με τη Finnair για τα δρομολόγια μεταξύ Σκανδιναβίας και Γερμανίας, το αργότερο την 1η Ιανουαρίου 1997.
8. Όταν μια εταιρεία εγκατεστημένη σε κάποιο κράτος μέλος του ΕΟΧ, ανεξάρτητη από το συνασπισμό Lufthansa/SAS, επιθυμεί να αρχίσει ή να αυξήσει την παροχή υπηρεσιών σε ένα ή περισσότερα από τα δρομολόγια που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 και δεν μπορεί να αποκτήσει τις απαραίτητες διαθέσιμες χρονοθυρίδες στο πλαίσιο της συνήθους διαδικασίας κατανομής του χρόνου αυτού, οι Lufthansa και SAS θα θέσουν στη διάθεση του αιτούντος τις απαραίτητες χρονοθυρίδες, στα αεροδρόμια της Φρανκφούρτης, του Düsseldorf, της Στοκχόλμης και του Όσλο, σύμφωνα με τους ακόλουθους όρους:
- α) ο ημερήσιος αριθμός διαθέσιμων χρονικών διαστημάτων σε κάθε ένα από τα αεροδρόμια δεν μπορεί να υπερβαίνει τα οκτώ διαστήματα·
 - β) οι Lufthansa et SAS πρέπει να διαθέσουν στον αιτούντα χρονικά διαστήματα μέσα σε περίοδο 60 λεπτών πριν ή μετά τη ζητηθείσα ώρα, δεδομένου ότι τα ζητούμενα χρονικά διαστήματα κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής πρέπει να χορηγούνται μέσα σε αυτά τα χρονικά περιθώρια·
 - γ) οι Lufthansa και SAS δεν υποχρεούνται να θέσουν στη διάθεση του ίδιου αιτούντος περισσότερα από τέσσερα χρονικά διαστήματα σε κάθε αεροδρόμιο ανά περίοδο δύο ωρών·
 - δ) οι Lufthansa και SAS δεν υποχρεούνται να εγκαταλείψουν περισσότερα από έξι χρονικά διαστήματα, σε κάθε αεροδρόμιο, κατά τη διάρκεια των ωρών αιχμής·
 - ε) στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, οι ώρες αιχμής περιλαμβάνονται μεταξύ 07.00 και 09.00, και μεταξύ 17.00 και 19.00, τοπική ώρα·
- στ) τα χρονικά διαστήματα πρέπει να διατίθενται από τις Lufthansa και SAS υπό την προϋπόθεση ότι ο νεοεισερχόμενος έχει προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για την απόκτηση των εν λόγω χρονικών διαστημάτων, σύμφωνα με τη συνήθη διαδικασία κατανομής και δεν έχει αποκτήσει χρονικά διαστήματα σε μια περίοδο 60 λεπτών πριν ή μετά τη ζητηθείσα ώρα ή κατά τη διάρκεια της περιόδου αιχμής, εάν η αίτηση αφορά την περίοδο αυτή·
- ζ) τα χρονικά διαστήματα που εγκαταλείπουν οι Lufthansa και SAS δεν μπορούν να χρησιμοποιηθούν παρά μόνο για την παροχή υπηρεσιών στα δρομολόγια που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2, κατά τη διάρκεια της περιόδου ισχύος της παρούσας απόφασης. Επιπλέον, χρονοθυρίδα που διατίθεται στο πλαίσιο της διαδικασίας εγκατάλειψης μπορεί να ανταλλαγεί από το νεοεισερχόμενο με άλλη χρονοθυρίδα που χρησιμοποιείται από αυτόν σε διαφορετικό δρομολόγιο, ή με κάποια χρονοθυρίδα που χρησιμοποιείται από άλλη εταιρεία, υπό τη διπλή προϋπόθεση ότι η χρονοθυρίδα αυτή είναι πλησιέστερη προς την αρχικά ζητηθείσα ώρα και οι όροι και οι δεσμεύσεις που συνδέονται με την αρχική χρονοθυρίδα ισχύουν και για τη νέα·
- η) κάποιος νεοεισερχόμενος ο οποίος διαθέτει χρονοθυρίδες που έχουν εγκαταλειφθεί από τη Lufthansa και SAS, πρέπει να ενημερώνει χωρίς καθυστέρηση τις εταιρείες αυτές και να τους τις επιστρέφει το αργότερο στο τέλος της τρέχουσας περιόδου IATA, στις ακόλουθες περιπτώσεις:
- i) αν ο νεοεισερχόμενος δεν χρησιμοποιεί πλέον την ή τις εν λόγω διαθέσιμες χρονοθυρίδες για την παροχή υπηρεσιών στα δρομολόγια που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 ή
 - ii) αν ο νεοεισερχόμενος δεν χρησιμοποιεί την ή τις εν λόγω διαθέσιμες χρονοθυρίδες τουλάχιστον κατά 80 %, εκτός αν ο χαμηλότερος αυτός ρυθμός χρησιμοποίησης δικαιολογείται με βάση τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 του Συμβουλίου (1) ή
 - iii) αν η παρούσα απόφαση απαλλαγής ακυρωθεί ή εάν οι Lufthansa και SAS λύσουν τη συμφωνία τους,
 - iv) αν ο κάτοχος των χρονοθυρίδων παραβεί κάποια σημαντική διάταξη μιας σύμβασης που έχει συναφθεί με τη Lufthansa ή/και την SAS για τη διάθεση των χρονοθυρίδων ή
 - v) εάν ο κάτοχος των διαθέσιμων χρονοθυρίδων απωλέσει την ιδιότητα της αεροπορικής εταιρείας εγκατεστημένης σε κάποιο κράτος του ΕΟΧ·
- 9) οι Lufthansa και SAS θα εξασφαλίσουν τη μεταβίβαση των χρονοθυρίδων σε οποιονδήποτε νεοεισερχόμενο σύμφωνα με τη διαδικασία εγκατάλειψής τους, μετά την υπογραφή σύμβασης η οποία θα περιλαμβάνει τους όρους που αναφέρονται στα στοιχεία ζ) και η) ανωτέρω. Οι συμβάσεις αυτές θα κοινοποιούνται, εντός της εβδομάδας η οποία ακολουθεί την υπογραφή τους, στην Επιτροπή και στην αρχή κατανομής των διαθέσιμων χρονοθυρίδων του οικείου αεροδρομίου·
- ι) οι Lufthansa και SAS θα διαθέτουν τα χρονικά διαστήματα στον νεοεισερχόμενο υπό την προϋπόθεση ότι έχει προηγηθεί αίτηση προς τη μία από τις δύο εταιρείες, εντός μέγιστης προθεσμίας ενός μηνός μετά τη λήξη της συνεδρίασης κατανομής των διαθέσιμων χρόνων για μια περίοδο IATA.
9. Για τη χειμερινή περίοδο 1995/96, η αίτηση μπορεί να υποβληθεί εντός μέγιστης προθεσμίας ενός μηνός μετά τη δημοσίευση της παρούσας απόφασης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Σε όλες τις περιπτώσεις, οι Lufthansa και SAS πρέπει να απαντούν στον αιτούντα εντός προθεσμίας το πολύ δύο εβδομάδων από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης.

(1) ΕΕ αριθ. L 14 της 22. 1. 1993, σ. 1.

Άρθρο 4

Μέχρι τις 31 Οκτωβρίου 2001 ισχύουν για τη μεταφορά των επιβατών οι ακόλουθες υποχρεώσεις:

Στο τέλος κάθε καλοκαιρινής περιόδου, οι Lufthansa και SAS θα διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες για τις δύο προηγούμενες περιόδους:

- τον αριθμό των ημερήσιων συχνοτήτων που χρησιμοποιούνται από τη Lufthansa και την SAS στα δρομολόγια που αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2,
- τον κατάλογο των συμφωνιών «interlining» που έχουν συναφθεί από τις Lufthansa και SAS σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 σημείο 2,
- τον κατάλογο των συμφωνιών σχετικά με τα προγράμματα προσέλκυσης πιστής πελατείας που έχουν συναφθεί από τις Lufthansa και SAS σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 σημείο 3,
- τον κατάλογο των χρονικών διαστημάτων που έχουν τεθεί στη διάθεση άλλων εταιρειών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 3 σημείο 3.

Άρθρο 5

Μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2005 ισχύουν για τη μεταφορά των επιβατών οι ακόλουθες υποχρεώσεις:

Στο τέλος κάθε καλοκαιρινής περιόδου, οι Lufthansa και SAS θα διαβιβάζουν στην Επιτροπή τις ακόλουθες πληροφορίες σχετικά με τις δύο προηγούμενες περιόδους:

- τη μέση τιμή ενός μετ' επιστροφής εισιτηρίου διακεκριμένης θέσης για κάθε ένα από τα δρομολόγια που

αναφέρονται στο άρθρο 2 παράγραφος 2, και την τυχόν διαφορά με τις τιμές που προκύπτουν από τις διαβουλεύσεις για τους ναύλους μεταξύ αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες οργανώνονται σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1417/93 της Επιτροπής⁽¹⁾,

- τη συνολική μηνιαία μεταφορική ικανότητα που προσφέρεται από τη Lufthansa και την SAS σε κάθε ένα από τα δρομολόγια του άρθρου 2 παράγραφος 2,
- την πρόοδο στην υλοποίηση του προγράμματος μείωσης του κόστους που έχουν προβλέψει τα μέρη.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις:

Deutsche Lufthansa AG
Von Gablenz Straße 2-6
D-50769 Koeln

Scandinavian Airlines System,
Frösundaviks Allé 1
Solna
S-195 87 Stockholm

Βρυξέλλες, 16 Ιανουαρίου 1996.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ αριθ. L 155 της 26. 6. 1993, σ. 18.