

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I	Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση	
*	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 475/2000 του Συμβουλίου, της 28ης Φεβρουαρίου 2000, περί τροποποιήσεως του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3605/93 για την εφαρμογή του πρωτοκόλλου σχετικά με τη διαδικασία του υπερβολικού ελλείμματος το οποίο προσαρτάται στη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας	1
	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 476/2000 της Επιτροπής της 2ας Μαρτίου 2000 για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών	3
*	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 477/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για τον καθορισμό των ποσοτήτων κατωφλίου εγγύησης που επιτρέπεται να μεταφερθούν προς άλλη ομάδα ποικιλιών για τη συγκομιδή του 2000 στον τομέα του ακατέργαστου καπνού	5
	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 478/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται κατά την εξαγωγή των σιτηρών, των αλεύρων και των πλιγουριών και των σιμιγδαλιών σίτου ή σικάλεως	7
	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 479/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή βρώμης στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1897/1999	9
	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 480/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή κριθής στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/1999	10
	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 481/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή σίκαλης στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1758/1999	11
	Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 482/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1707/1999	12

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 483/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2010/1999	13
Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 484/2000 της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται κατά την εξαγωγή της βύνης	14

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

2000/182/ΕΚ:

- * Απόφαση της Επιτροπής, της 14ης Σεπτεμβρίου 1999, σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ (Υπόθεση IV/36.213/F2 — GEAE/P & W) ⁽¹⁾ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 2901]

16

2000/183/ΕΚ:

- * Απόφαση της Επιτροπής, της 25ης Φεβρουαρίου 2000, για την κατάργηση της απόφασης 2000/133/ΕΚ σχετικά με μέτρα προστασίας όσον αφορά τις εισαγωγές από το Ισραήλ ζώντων ιπποειδών, ζώντων πτηνών και αυγών επώασης ⁽¹⁾ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2000) 494]

30

Διορθωτικά

- * Διορθωτικό στην απόφαση 2000/103/ΕΚ της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, περί τροποποίησης της απόφασης 1999/354/ΕΚ για την αποδοχή των δαπανών που προβλέπονται από ορισμένα κράτη μέλη για το έτος 1999 όσον αφορά την εφαρμογή των καθεστώτων παρακολούθησης και ελέγχου της κοινής αλιευτικής πολιτικής (ΕΕ L 29 της 4.2.2000)

31

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 475/2000 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 28ης Φεβρουαρίου 2000**

περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3605/93 για την εφαρμογή του πρωτοκόλλου σχετικά με τη διαδικασία του υπερβολικού ελλείμματος το οποίο προσαρτάται στη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 104 παράγραφος 14 τρίτο εδάφιο,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽¹⁾,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι ορισμοί των όρων «δημόσιος τομέας», «έλλειμμα» και «επένδυση» προσδιορίζονται στο πρωτόκολλο σχετικά με τη διαδικασία του υπερβολικού ελλείμματος που προσαρτάται στη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3605/93 ⁽²⁾, με παραπομπή στο ευρωπαϊκό σύστημα ολοκληρωμένων οικονομικών λογαριασμών. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2223/96 ⁽³⁾ αντικατέστησε το εν λόγω σύστημα με το ευρωπαϊκό σύστημα εθνικών και περιφερειακών λογαριασμών στην Κοινότητα (στο εξής «ΕΣΛ 95»).
- (2) Ο ορισμός του «δημόσιου χρέους» που περιλαμβάνεται στο πρωτόκολλο σχετικά με τη διαδικασία υπερβολικού ελλείμματος και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3605/93 χρειάζεται να συμπληρωθεί εκ νέου με παραπομπή στους κωδικούς ονοματολογίας του ΕΣΛ 95. Στην περίπτωση των παραγώγων χρηματοοικονομικών προϊόντων, όπως ορίζονται στο ΕΣΛ 95, δεν υπάρχει ονομαστική αξία όμοια με εκείνη των υπόλοιπων χρεωστικών μέσων. Εξαιτίας του γεγονότος αυτού, τα παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα δεν πρέπει να συμπεριληφθούν στις αναλήψεις υποχρεώσεων που αποτελούν το δημόσιο χρέος για τους σκοπούς του πρωτοκόλλου σχετικά με τη διαδικασία υπερβολικού ελλείμματος. Για τις υποχρεώσεις που έχουν αποτελέσει αντικείμενο συμφωνιών καθορισμού της συναλλαγματικής ισοτιμίας, η ισοτιμία αυτή πρέπει να λαμβάνεται υπόψη κατά τη μετατροπή σε εθνικό νόμισμα.
- (3) Το ΕΣΛ 95 παρέχει λεπτομερή ορισμό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος σε τρέχουσες τιμές αγοράς, κατάλληλο για τον υπολογισμό του λόγου δημοσιονομικού ελλείμματος

τος προς ακαθάριστο εγχώριο προϊόν και του λόγου δημοσίου χρέους προς ακαθάριστο εγχώριο προϊόν που αναφέρονται στο άρθρο 104 της συνθήκης.

- (4) Οι ενοποιημένες δαπάνες για τόκους του ευρύτερου δημόσιου τομέα αποτελούν σημαντικό δείκτη για την εποπτεία της δημοσιονομικής κατάστασης στα κράτη μέλη. Οι δαπάνες για τόκους συνδέονται στενά με το δημόσιο χρέος. Το δημόσιο χρέος που οφείλουν να κοινοποιούν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή πρέπει να ενοποιείται στο επίπεδο του ευρύτερου δημόσιου τομέα. Τα επίπεδα του δημοσίου χρέους και των δαπανών για τόκους πρέπει να αντιστοιχούν μεταξύ τους. Η μεθοδολογία του ΕΣΛ 95 (σημείο 1.58) αναγνωρίζει ότι, για ορισμένες αναλύσεις, τα ενοποιημένα μεγέθη παρουσιάζουν μεγαλύτερο ενδιαφέρον από ό,τι τα ακαθάριστα συνολικά αριθμητικά στοιχεία. Πρέπει να καταστεί σαφής ο τρόπος με τον οποίο διαβιβάζονται από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή τα στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες για τόκους.
- (5) Οι ορισμοί και κωδικοί ονοματολογίας του ΕΣΛ 95 είναι δυνατό να αναθεωρηθούν στο πλαίσιο της αναγκαίας εναρμόνισης των εθνικών στατιστικών ή για άλλους λόγους. Οι αναθεωρήσεις του ΕΣΛ 95 ή οι τροποποιήσεις της μεθοδολογίας του αποφασίζονται από την Επιτροπή ή το Συμβούλιο, σύμφωνα με τους κανόνες αρμοδιότητας και διαδικασίας που ορίζονται στη συνθήκη και στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2223/96.
- (6) Το άρθρο 8 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2223/96 αναφέρει ότι το προηγούμενο ευρωπαϊκό σύστημα ολοκληρωμένων οικονομικών λογαριασμών εξακολουθεί να χρησιμοποιείται στο πλαίσιο των εκθέσεων που υποβάλλουν τα κράτη μέλη στην Επιτροπή, βάσει της διαδικασίας για τα υπερβολικά ελλείμματα, για μια μεταβατική περίοδο μέχρι την κοινοποίηση της 1ης Σεπτεμβρίου 1999.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3605/93 τροποποιείται ως εξής:

1. Τα άρθρα 1 και 2 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

⁽¹⁾ Γνώμη που διατυπώθηκε στις 17 Φεβρουαρίου 2000 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

⁽²⁾ ΕΕ L 332 της 31.12.1993, σ. 7.

⁽³⁾ ΕΕ L 310 της 30.11.1996, σ. 1.

«Άρθρο 1

1. Για τους σκοπούς του πρωτοκόλλου σχετικά με τη διαδικασία του υπερβολικού ελλείμματος και του παρόντος κανονισμού, οι όροι που περιλαμβάνονται στις ακόλουθες παραγράφους ορίζονται σύμφωνα με το ευρωπαϊκό σύστημα εθνικών και περιφερειακών λογαριασμών της Κοινότητας (στο εξής "ΕΣΛ 95") που θεσπίστηκε με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2223/96 (*). Οι κωδικοί μέσα σε παρενθέσεις αναφέρονται στο ΕΣΛ 95.

2. Ο όρος "δημόσιο" καλύπτει τον ευρύτερο "δημόσιο τομέα" (S.13), που υποδιαιρείται στους υποτομείς "κεντρική διοίκηση" (S.1311), "διοίκηση ομόσπονδων κρατιδίων" (S.1312), "τοπική αυτοδιοίκηση" (S.1313) και "οργανισμοί κοινωνικής ασφάλισης" (S.1314), εξαιρουμένων των εμπορικών πράξεων όπως ορίζονται στο ΕΣΛ 95.

Η εξαίρεση των εμπορικών πράξεων σημαίνει ότι ο "δημόσιος τομέας" (S.13) περιλαμβάνει μόνο τις θεσμικές μονάδες που έχουν ως κύριο καθήκον την παραγωγή μη εμπορευσιμων υπηρεσιών.

3. Το "δημοσιονομικό έλλειμμα (πλεόνασμα)" είναι η καθαρή λήψη (καθαρή χορήγηση) δανείων (B.9) του "δημόσιου τομέα" (S.13), όπως ορίζεται στο ΕΣΛ 95. Οι τόκοι που περιλαμβάνονται στο δημοσιονομικό έλλειμμα είναι οι τόκοι (D.41) όπως ορίζονται στο ΕΣΛ 95.

4. Οι "δημόσιες επενδύσεις" είναι ο ακαθάριστος σχηματισμός παγίου κεφαλαίου (P.51) του "δημόσιου τομέα" (S.13), όπως ορίζεται στο ΕΣΛ 95.

5. Το "δημόσιο χρέος" αποτελείται από την ονομαστική αξία όλων των ακαθάριστων τρεχουσών υποχρεώσεων του "δημόσιου τομέα" (S.13) στο τέλος του έτους, με εξαίρεση τις υποχρεώσεις των οποίων τα αντίστοιχα χρηματοοικονομικά στοιχεία του ενεργητικού βρίσκονται στην κατοχή του "δημόσιου τομέα" (S.13).

Το δημόσιο χρέος αποτελείται από τις υποχρεώσεις του "δημόσιου τομέα" στις ακόλουθες κατηγορίες: νομισματική κυκλοφορία και καταθέσεις (AF.2), τίτλοι πλην μετοχών, με εξαίρεση τα παράγωγα χρηματοοικονομικά προϊόντα (AF.33) και δάνεια (AF.4), σύμφωνα με τους ορισμούς του ΕΣΛ 95.

Η ονομαστική αξία του ποσού μιας υποχρέωσης στο τέλος του έτους αναγράφεται επί του σχετικού τίτλου αξία.

Η ονομαστική αξία μιας τιμαριθμικά αναπροσαρμοζόμενης υποχρέωσης αντιστοιχεί στην αναγραφόμενη επί του σχετικού τίτλου αξία, τροποποιημένη κατά το ποσό του κεφαλαίου που έχει προκύψει από την τιμαριθμική αναπροσαρμογή στο τέλος του έτους.

Οι υποχρεώσεις που εκφράζονται σε ξένο νόμισμα, ή μετατρέπονται μέσω συμβατικών ρυθμίσεων από ένα ξένο νόμισμα σε ένα ή περισσότερα άλλα ξένα νομίσματα, μετατρέπονται σε αυτά τα

άλλα ξένα νομίσματα με την ισοτιμία που έχει συμφωνηθεί στις συγκεκριμένες συμβάσεις. Μετατρέπονται δε στο εθνικό νόμισμα με βάση την αντιπροσωπευτική ισοτιμία της αγοράς συναλλάγματος την τελευταία εργάσιμη ημέρα κάθε έτους.

Οι υποχρεώσεις που εκφράζονται σε εθνικό νόμισμα και μετατρέπονται μέσω συμβατικών ρυθμίσεων σε ξένο νόμισμα, μετατρέπονται στο ξένο νόμισμα με την ισοτιμία που έχει οριστεί στις συμβάσεις αυτές. Μετατρέπονται δε στο εθνικό νόμισμα με βάση την αντιπροσωπευτική ισοτιμία της αγοράς συναλλάγματος την τελευταία εργάσιμη ημέρα κάθε έτους.

Οι υποχρεώσεις που εκφράζονται σε εθνικό νόμισμα και μετατρέπονται σε εθνικό νόμισμα μέσω συμβατικών ρυθμίσεων, μετατρέπονται στο εθνικό νόμισμα με την ισοτιμία που έχει οριστεί στις συμβάσεις αυτές.

Άρθρο 2

Για τους σκοπούς του πρωτοκόλλου σχετικά με τη διαδικασία υπερβολικού ελλείμματος και του παρόντος κανονισμού, το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν είναι το ακαθάριστο εγχώριο προϊόν σε τρέχουσες τιμές της αγοράς (ΑΕΠ pm) (B.1*ζ), όπως ορίζεται στο ΕΣΛ 95.

(*) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2223/96 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 1996, περί του ευρωπαϊκού συστήματος εθνικών και περιφερειακών λογαριασμών της Κοινότητας (ΕΕ L 310 της 30.11.1996, σ. 1).»

2. Στο άρθρο 4 παράγραφος 2, οι κωδικοί των υποτομέων «S61, S62 και S63», που αναφέρονται στο τέλος της δεύτερης περίπτωσης, αντικαθίστανται από τους κωδικούς «S.1311, S.1312, S.1313 και S.1314».

3. Στο άρθρο 5, στο τέλος, οι λέξεις «και τόκους» αντικαθίστανται από τις λέξεις «και τόκους (ενοποιημένους)».

4. Το άρθρο 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 7

Σε περίπτωση αναθεώρησης του ΕΣΛ 95 ή τροποποίησης της μεθοδολογίας του, μετά από απόφαση του Συμβουλίου ή της Επιτροπής, σύμφωνα με τους κανόνες αρμοδιότητας και διαδικασίας που ορίζει η συνθήκη και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2223/96, η Επιτροπή εισάγει νέες παραπομπές στο ΕΣΛ 95 στα άρθρα 1, 2 και 4.»

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 28 Φεβρουαρίου 2000.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

J. PINA MOURA

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 476/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 2ας Μαρτίου 2000
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. 1498/98 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) 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.

- (2) 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 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 66.

⁽²⁾ ΕΕ L 198 της 15.7.1998, σ. 4.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 2ης Μαρτίου 2000, για τον καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό τιμών εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(σε EUR/100 χιλιόγραμμα)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτης χώρας ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή κατά την εισαγωγή
0702 00 00	204	85,2
	624	160,7
	999	122,9
0707 00 05	052	112,3
	068	76,9
	628	150,2
0709 10 00	999	113,1
	220	201,2
	999	201,2
0709 90 70	052	90,1
	204	45,5
	628	127,8
	999	87,8
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	89,7
	204	36,2
	212	41,2
	600	38,1
	624	53,6
	999	51,8
	0805 20 10	052
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	600	92,3
	999	60,6
	039	114,7
	204	82,6
	388	150,2
	400	87,9
	404	89,3
	508	96,6
	512	96,0
	528	101,8
	720	62,6
	728	91,1
0808 20 50	999	97,3
	388	81,8
	400	107,5
	512	90,7
	528	89,0
	720	64,3
	999	86,7

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2543/1999 της Επιτροπής (ΕΕ L 307 της 2.12.1999, σ. 46). Ο κωδικός «999» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 477/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Μαρτίου 2000

για τον καθορισμό των ποσοτήτων κατωφλίου εγγύησης που επιτρέπεται να μεταφερθούν προς άλλη ομάδα ποικιλιών για τη συγκομιδή του 2000 στον τομέα του ακατέργαστου καπνού

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2075/92 του Συμβουλίου, της 30ής Ιουνίου 1992, για την κοινή οργάνωση αγοράς στον τομέα του ακατέργαστου καπνού ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 660/1999 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2075/92 θεσπίζει καθεστώς ποσοτώσεων για τις διάφορες ομάδες ποικιλιών καπνού. Οι μεμονωμένες ποσοτώσεις κατανέμονται μεταξύ των παραγωγών βάσει των κατωφλίων εγγύησης για τη συγκομιδή 2000 που καθορίζονται στο άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 660/1999. Το άρθρο 9 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2075/92 επιτρέπει στην Επιτροπή να χορηγεί άδεια στα κράτη μέλη να μεταφέρουν τις ποσότητες κατωφλίου εγγύησης μεταξύ ομάδων ποικιλιών. Οι προβλεπόμενες μεταφορές δεν επιβαρύνουν το ΕΓΓΠΕ με συμπληρωματικές δαπάνες μεταξύ ομάδων ποικιλιών και δεν συνεπάγονται αύξηση του συνολικού κατωφλίου εγγύησης κάθε κράτους μέλους.
- (2) Ο παρών κανονισμός πρέπει να εφαρμοσθεί το συντομότερο δυνατόν και πάντως πριν από την προθεσμία που προβλέπεται για τη σύναψη των συμβάσεων καλλιέργειας, η οποία

καθορίζεται στο άρθρο 10 παράγραφος 1, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2848/98 της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1998, για τις λεπτομέρειες εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2075/92, όσον αφορά το καθεστώς των προμηθειών, των ποσοτώσεων παραγωγής και της ειδικής ενίσχυσης που χορηγείται στις ομάδες παραγωγών στον τομέα του ακατέργαστου καπνού ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2637/1999 ⁽⁴⁾.

- (3) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης του καπνού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για τη συγκομιδή 2000, επιτρέπεται στα κράτη μέλη να μεταφέρουν, σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2848/98, ποσότητες μιας ομάδας ποικιλιών προς άλλη ομάδα σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής 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, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 215 της 30.7.1992, σ. 70.

⁽²⁾ ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 10.

⁽³⁾ ΕΕ L 358 της 31.12.1998, σ. 17.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 323 της 15.12.1999, σ. 8.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ποσότητες κατωφλίου εγγύησης που κάθε κράτος μέλος δύναται να μεταφέρει από μία ομάδα ποικιλιών προς άλλη ομάδα ποικιλιών

Κράτος μέλος	Ομάδα ποικιλιών από την οποία πραγματοποιείται η μεταφορά	Ομάδα ποικιλιών προς την οποία πραγματοποιείται η μεταφορά
Ελλάδα	1 005 τόνοι sun-cured (ομάδα V)	804 τόνοι flue-cured (ομάδα I)
	615 τόνοι sun-cured (ομάδα V)	418 τόνοι Katerini (ομάδα VII)
Γαλλία	1 623 τόνοι dark air-cured (ομάδα III)	520 τόνοι flue-cured (ομάδα I)
		834,3 τόνοι light air-cured (ομάδα II)
Ιταλία	470,3 τόνοι fire-cured (ομάδα IV)	413,7 τόνοι flue-cured (ομάδα I)
	467,3 τόνοι fire-cured (ομάδα IV)	467,3 τόνοι light air-cured (ομάδα II)
	160,6 τόνοι sun-cured (ομάδα V)	160,6 τόνοι light air-cured (ομάδα II)
	58,8 τόνοι sun-cured (ομάδα V)	58,8 τόνοι dark air-cured (ομάδα III)
Γερμανία	1 341 τόνοι light air-cured (ομάδα II)	1 593 τόνοι flue-cured (ομάδα I)
	400 τόνοι dark air-cured (ομάδα III)	

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 478/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 2ας Μαρτίου 2000****για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται κατά την εξαγωγή των σιτηρών, των αλεύρων και των πλιγουριών και των σιμιγδαλιών σίτου ή σικάλεως**

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 οργάνωσης αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1253/1999 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, η διαφορά μεταξύ των τιμών των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού αυτού και των τιμών των προϊόντων αυτών στην Κοινότητα δύναται να καλυφθεί από μια επιστροφή κατά την εξαγωγή.
- (2) Οι επιστροφές πρέπει να καθορίζονται λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που προβλέπονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2513/98 ⁽⁴⁾.
- (3) Για τα άλευρα, τα πλιγούρια και σιμιγδάλια σίτου και σικάλεως, η επιστροφή που εφαρμόζεται στα προϊόντα αυτά πρέπει να υπολογίζεται αφού ληφθεί υπόψη η αναγκαία ποσότητα σιτηρών για την παρασκευή των εξεταζόμενων

προϊόντων. Οι ποσότητες αυτές έχουν καθορισθεί στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95.

- (4) Η κατάσταση της διεθνούς αγοράς ή οι ειδικές απαιτήσεις ορισμένων αγορών δύναται να καταστήσουν αναγκαία τη διαφοροποίηση της επιστροφής για ορισμένα προϊόντα ανάλογα με τον προορισμό τους.
- (5) Η επιστροφή καθορίζεται μία φορά το μήνα· ότι δύναται να τροποποιείται ενδιάμεσως.
- (6) Η εφαρμογή των λεπτομερειών αυτών στην παρούσα κατάσταση της αγοράς στον τομέα των σιτηρών, και ιδίως στις τιμές των προϊόντων αυτών στην Κοινότητα και στη διεθνή αγορά, οδηγεί στον καθορισμό της επιστροφής στα ποσά που ορίζονται στο παράρτημα.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι επιστροφές κατά την εξαγωγή των αναφερόμενων στο άρθρο 1 στοιχεία α), β) και γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 προϊόντων, εκτός της βύνης, ως έχουν, καθορίζονται στα ποσά που ορίζονται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή

Franz FISCHLER

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 18.⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.⁽⁴⁾ ΕΕ L 313 της 21.11.1998, σ. 16.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 2ας Μαρτίου 2000, για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται κατά την εξαγωγή των σιτηρών, των αλεύρων και των πλιγουριών και σιμιγδαλιών σίτου ή σικάλεως

(EUR/t)			(EUR/t)		
Κωδικός προϊόντος	Προορισμός (1)	Επιστροφή	Κωδικός προϊόντος	Προορισμός (1)	Επιστροφή
1001 10 00 9200	—	—	1101 00 11 9000	—	—
1001 10 00 9400	01	0	1101 00 15 9100	01	46,50
1001 90 91 9000	—	—	1101 00 15 9130	01	43,50
1001 90 99 9000	03	24,00	1101 00 15 9150	01	40,00
	02	0	1101 00 15 9170	01	37,00
1002 00 00 9000	03	55,50	1101 00 15 9180	01	34,75
	02	0	1101 00 15 9190	—	—
1003 00 10 9000	—	—	1101 00 90 9000	—	—
1003 00 90 9000	03	17,00	1102 10 00 9500	01	87,00
	02	0	1102 10 00 9700	01	68,50
1004 00 00 9200	—	—	1102 10 00 9900	—	—
1004 00 00 9400	—	—	1103 11 10 9200	01	0 (2)
1005 10 90 9000	—	—	1103 11 10 9400	01	0 (2)
1005 90 00 9000	03	29,00	1103 11 10 9900	—	—
	02	0	1103 11 90 9200	01	0 (2)
1007 00 90 9000	—	—	1103 11 90 9800	—	—
1008 20 00 9000	—	—			

(1) Προορισμοί:

- 01 όλες οι τρίτες χώρες,
- 02 άλλες τρίτες χώρες,
- 03 Ελβετία, Λιχτενστάιν.

(2) Όταν αυτό το προϊόν περιέχει σιμιγδαλί συσσωματωμένο, ουδεμία επιστροφή χορηγείται κατά την εξαγωγή.

NB: Οι ζώνες είναι αυτές που ορίζονται στον τροποποιημένο κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2145/92 της Επιτροπής (ΕΕ L 214 της 30.7.1992, σ. 20).

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 479/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Μαρτίου 2000

σχετικά με τις προσφορές που ανακοινώνονται για την εξαγωγή βρώμης στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1897/1999

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 δημιουργίας κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1253/1999⁽²⁾,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2513/98⁽⁴⁾,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1897/1999 της Επιτροπής, της 2ας Σεπτεμβρίου 1999, περί ειδικού μέτρου παρέμβασης για τα σιτηρά στη Φινλανδία και τη Σουηδία⁽⁵⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2482/1999⁽⁶⁾, και ιδίως το άρθρο 8,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1897/1999, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής κατά την εξαγωγή βρώμης που παράγεται στη Φινλανδία και στη

Σουηδία και προορίζεται για εξαγωγή από τη Φινλανδία και τη Σουηδία προς όλες τις τρίτες χώρες.

- (2) Το άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1897/1999, προβλέπει ότι, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφασίσει να μη δοθεί συνέχεια στο διαγωνισμό.
- (3) Λαμβανομένων υπόψη, ιδίως των κριτηρίων που προβλέπονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, δεν ενδείκνυται ο καθορισμός μέγιστης επιστροφής.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Δεν δίδεται συνέχεια στις προσφορές που ανακοινώνονται από τις 25 Φεβρουαρίου έως τις 2 Μαρτίου 2000, στο πλαίσιο του διαγωνισμού της επιστροφής κατά την εξαγωγή βρώμης που αναφέρεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1897/1999.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 313 της 21.11.1998, σ. 16.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 233 της 3.9.1999, σ. 10.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 303 της 26.11.1999, σ. 3.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 480/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 2ας Μαρτίου 2000
για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή κριθής στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/1999

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 δημιουργίας κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1253/1999 ⁽²⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή, καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2513/98 ⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/1999 της Επιτροπής ⁽⁵⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2322/1999 ⁽⁶⁾, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής ή/και του φόρου κατά την εξαγωγή κριθής προς όλες τις τρίτες χώρες.
- (2) Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, προβλέπει ότι, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφα-

σίσει να καθορίσει μια μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή, λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95. Στην περίπτωση αυτή, ο διαγωνισμός κατακυρώνεται σ' εκείνον ή σ' εκείνους εκ των προσφερόντων των οποίων η προσφορά είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη επιστροφή καθώς και σε εκείνον ή σε εκείνους των υποβαλλόντων των οποίων η προσφορά αφορά φόρο κατά την εξαγωγή.

- (3) Η εφαρμογή των ανωτέρω κριτηρίων στην παρούσα κατάσταση της αγοράς του εν λόγω σιτηρού οδηγεί στον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στο ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 1.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για τις προσφορές που ανακοινώνονται στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1701/1999 από τις 25 Φεβρουαρίου έως τις 2 Μαρτίου 2000, η μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή κριθής καθορίζεται σε 27,00 EUR/t.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
 Franz FISCHLER
 Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 313 της 21.11.1998, σ. 16.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 201 της 31.7.1999, σ. 27.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 280 της 30.10.1999, σ. 77.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 481/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 2ας Μαρτίου 2000
για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή σίκαλης στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1758/1999

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 δημιουργίας κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1253/1999⁽²⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή, καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2513/98⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1758/1999 της Επιτροπής⁽⁵⁾, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής ή/και του φόρου κατά την εξαγωγή σίκαλης προς όλες τις τρίτες χώρες.
- (2) Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, προβλέπει ότι, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφασίσει να καθορίσει μια μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή,

λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95. Στην περίπτωση αυτή, ο διαγωνισμός κατακυρώνεται σ' εκείνον ή σ' εκείνους εκ των προσφερόντων των οποίων η προσφορά είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη επιστροφή καθώς και σε εκείνον ή σε εκείνους των υποβαλλόντων των οποίων η προσφορά αφορά φόρο κατά την εξαγωγή.

- (3) Η εφαρμογή των ανωτέρω κριτηρίων στην παρούσα κατάσταση της αγοράς του εν λόγω σιτηρού οδηγεί στον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στο ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 1.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για τις προσφορές που ανακοινώνονται στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1758/1999 από τις 25 Φεβρουαρίου έως τις 2 Μαρτίου 2000, η μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή σίκαλης καθορίζεται σε 65,49 EUR/t.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 313 της 21.11.1998, σ. 16.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 210 της 10.8.1999, σ. 3.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 482/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 2ας Μαρτίου 2000
για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου στο πλαίσιο του διαγωνισμού
που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1707/1999

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 δημιουργίας κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1253/1999⁽²⁾,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή, καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2513/98⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1707/1999 της Επιτροπής⁽⁵⁾, όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2011/1999⁽⁶⁾, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής ή/και του φόρου κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου προς όλες τις τρίτες χώρες.
- (2) Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95 προβλέπει ότι, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφασίσει να καθορίσει μια μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή,

λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95. Στην περίπτωση αυτή, ο διαγωνισμός κατακυρώνεται σ' εκείνον ή σ' εκείνους εκ των προσφερόντων των οποίων η προσφορά είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη επιστροφή καθώς και σ' εκείνον ή σ' εκείνους των υποβαλλόντων των οποίων η προσφορά αφορά φόρο κατά την εξαγωγή.

- (3) Η εφαρμογή των ανωτέρω κριτηρίων στην παρούσα κατάσταση της αγοράς του εν λόγω σιτηρού οδηγεί στον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στο ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 1.
- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για τις προσφορές που ανακοινώνονται στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1707/1999 από τις 25 Φεβρουαρίου έως τις 2 Μαρτίου 2000, η μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου καθορίζεται σε 33,99 EUR/t.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
 Franz FISCHLER
 Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 313 της 21.11.1998, σ. 16.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 201 της 31.7.1999, σ. 55.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 248 της 21.9.1999, σ. 23.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 483/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Μαρτίου 2000

για καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2010/1999

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 δημιουργίας κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1253/1999 ⁽²⁾,τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου, όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή, καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2513/98 ⁽⁴⁾, και ιδίως το άρθρο 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2010/1999 της Επιτροπής ⁽⁵⁾ προκηρύχθηκε διαγωνισμός για τον καθορισμό της επιστροφής ή/και του φόρου κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου προς ορισμένες χώρες ΑΚΕ.
- (2) Το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95, προβλέπει ότι, με βάση τις ανακοινωθείσες προσφορές, η Επιτροπή δύναται, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, να αποφασίσει να καθορίσει μια μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή,

λαμβάνοντας υπόψη τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95. Στην περίπτωση αυτή, ο διαγωνισμός κατακυρώνεται σ' εκείνον ή σ' εκείνους εκ των προσφερόντων των οποίων η προσφορά είναι μικρότερη ή ίση από τη μέγιστη επιστροφή καθώς και σ' εκείνον ή σ' εκείνους των υποβαλλόντων των οποίων η προσφορά αφορά φόρο κατά την εξαγωγή.

- (3) Η εφαρμογή των ανωτέρω κριτηρίων στην παρούσα κατάσταση της αγοράς του εν λόγω σιτηρού οδηγεί στον καθορισμό της μέγιστης επιστροφής κατά την εξαγωγή στο ποσό που αναφέρεται στο άρθρο 1.

- (4) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Για τις προσφορές που ανακοινώνονται από τις 25 Φεβρουαρίου έως τις 2 Μαρτίου 2000, στο πλαίσιο του διαγωνισμού που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2010/1999, η μέγιστη επιστροφή κατά την εξαγωγή μαλακού σίτου καθορίζεται σε 35,65 EUR/t.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 313 της 21.11.1998, σ. 16.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 248 της 21.9.1999, σ. 19.

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 484/2000 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 2ας Μαρτίου 2000
για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται κατά την εξαγωγή της βύνης

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 οργάνωσης αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1253/1999 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 13 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο,

Εκτιμώντας:

- (1) ότι, κατά το άρθρο 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92, η διαφορά μεταξύ των τιμών στη διεθνή αγορά των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 του κανονισμού αυτού και των τιμών των προϊόντων αυτών στην Κοινότητα δύναται να καλύπτεται από μια επιστροφή κατά την εξαγωγή·
- (2) ότι οι επιστροφές πρέπει να καθορίζονται λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων που προβλέπονται στο άρθρο 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1501/95 της Επιτροπής, της 29ης Ιουνίου 1995, περί θεσπίσεως ορισμένων λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 του Συμβουλίου όσον αφορά τη χορήγηση επιστροφών κατά την εξαγωγή καθώς και τα μέτρα τα οποία πρέπει να λαμβάνονται σε περίπτωση διαταραχής της αγοράς στον τομέα των σιτηρών ⁽³⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2513/98 ⁽⁴⁾·
- (3) ότι η επιστροφή που εφαρμόζεται για τη βύνη πρέπει να υπολογίζεται λαμβανομένης υπόψη της ποσότητας των σιτηρών που είναι αναγκαία για την παρασκευή των σχε-

τικών προϊόντων· ότι οι ποσότητες αυτές καθορίστηκαν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1501/95·

- (4) ότι η κατάσταση της διεθνούς αγοράς ή οι ειδικές απαιτήσεις ορισμένων αγορών δύναται να καταστήσουν αναγκαία τη διαφοροποίηση της επιστροφής για ορισμένα προϊόντα ανάλογα με τον προορισμό·
- (5) ότι η επιστροφή πρέπει να καθορίζεται μία φορά το μήνα· ότι δύναται να τροποποιείται ενδιαμέσως·
- (6) ότι η εφαρμογή των λεπτομερειών αυτών στη σημερινή κατάσταση της αγοράς στον τομέα των σιτηρών, και ιδίως τιμές των προϊόντων αυτών στην Κοινότητα και στη διεθνή αγορά, οδηγεί στον καθορισμό της επιστροφής στα ποσά που αναγράφονται στο παράρτημα·
- (7) ότι τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι επιστροφές κατά την εξαγωγή της βύνης που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1766/92 καθορίζονται στα ποσά που ορίζονται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 3 Μαρτίου 2000.

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

Βρυξέλλες, 2 Μαρτίου 2000.

Για την Επιτροπή
 Franz FISCHLER
 Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 1.7.1992, σ. 21.

⁽²⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ L 147 της 30.6.1995, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 313 της 21.11.1998, σ. 16.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 2ης Μαρτίου 2000, για καθορισμό των επιστροφών που εφαρμόζονται κατά την εξαγωγή της βύνης

(EUR/τόνο)

Κωδικός προϊόντος	Επιστροφή
1107 10 19 9000	43,00
1107 10 99 9000	34,00
1107 20 00 9000	40,00

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 14ης Σεπτεμβρίου 1999

σχετικά με διαδικασία εφαρμογής του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ
(Υπόθεση IV/36.213/F2 — GEAE/P & W)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(1999) 2901]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/182/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο,

τον κανονισμό αριθ. 17 του Συμβουλίου, της 6ης Φεβρουαρίου 1962, πρώτο κανονισμό εφαρμογής των άρθρων 85 και 86 της συνθήκης ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1216/1999 ⁽²⁾, και ιδίως τα άρθρα 6 και 8,

την αίτηση για αρνητική πιστοποίηση και την κοινοποίηση με σκοπό την απαλλαγή, οι οποίες υπεβλήθησαν σύμφωνα με τα άρθρα 2 και 4 του κανονισμού αριθ. 17 στις 26 Σεπτεμβρίου 1996,

την περίληψη αυτής της αίτησης και της κοινοποίησης που δημοσιεύθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17 ⁽³⁾,

Μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή συμπράξεων και δεσποζουσών θέσεων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

I. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

Α. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

- (1) Στις 26 Σεπτεμβρίου 1996, η General Electric Aircraft Engines (GEAE) και η Pratt & Whitney (P & W) κοινοποίησαν τρεις συμφωνίες στην Επιτροπή οι οποίες αφορούσαν τη

δημιουργία μιας κοινής επιχείρησης μεταξύ των επιχειρήσεων αυτών με την επωνυμία GE-P & W Engine Alliance LLC (Engine Alliance). Η Engine Alliance δημιουργήθηκε με στόχο το σχεδιασμό, την παραγωγή, την πώληση και τη συντήρηση ενός νέου κινητήρα για αεροσκάφη, του κινητήρα GP7000 (ο νέος κινητήρας). Ο νέος κινητήρας θα εξοπλίζει στο μέλλον πολύ μεγάλα εμπορικά αεροσκάφη, όπως είναι το σχεδιαζόμενο Airbus A3XX και ενδεχομένως οι επιμηκυμένοι τύποι του Boeing B747-400. Υπάρχουν μόνον τρεις εταιρείες στην αγορά που είναι σε θέση να κατασκευάσουν κινητήρες γι' αυτού του είδους τα αεροσκάφη: η GEAE, η P & W και η Rolls-Royce plc (Rolls-Royce).

B. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

- (2) Η Engine Alliance δημιουργήθηκε με πρωταρχικό στόχο την κατασκευή ενός νέου κινητήρα ο οποίος προοριζόταν για τους μεγαλύτερους τύπους του αεροσκάφους B747-400 που σχεδίαζε να κατασκευάσει η εταιρεία Boeing (Growth 747). Το Growth 747 προοριζόταν για μεγάλες διαδρομές, θα ήταν τετρακινητήριο με 450-550 θέσεις και η εμπορική του εκμετάλλευση θα άρχιζε περί τα τέλη του έτους 2000. Το Growth 747 χρειαζόταν μια σύγχρονη από τεχνική άποψη μηχανή με προωστική ισχύ 70 000 έως 85 000 λίβρες και θα έπρεπε να πληροί πολύ αυστηρές προδιαγραφές όσον αφορά το μέγεθος, το βάρος, το επίπεδο θορύβου, τις εκπομπές και το κόστος λειτουργίας. Κανένας από τους τρεις κατασκευαστές δεν μπορούσε να προσφέρει κινητήρες που θα πληρούσαν αυτά τα κριτήρια.

⁽¹⁾ ΕΕ 13 της 21.2.1962, σ. 204/62.

⁽²⁾ ΕΕ L 148 της 15.6.1999, σ. 5.

⁽³⁾ ΕΕ C 339 της 7.11.1998, σ. 3.

Η Rolls-Royce, πάντως, δεν θα χρειαζόταν να κατασκευάσει έναν εντελώς καινούργιο κινητήρα αλλά μια παραλλαγή ενός από τους, υπάρχοντες. Μετά από πολλές ανεπιτυχείς προσπάθειες να κατασκευάσουν μια παραλλαγή ενός από τους υπάρχοντες κινητήρες η P & W και η GEAE αποφάσισαν να ιδρύσουν την Engine Alliance. Η Boeing ανακοίνωσε τον Ιανουάριο του 1997 ότι θα εγκατέλειπε το σχέδιό της για την κατασκευή του Growth 747 λόγω της ανεπαρκούς και αβέβαιης ζήτησης και του υψηλού κόστους παραγωγής. Η Airbus Industrie (Airbus), ο άλλος κατασκευαστής μεγάλων εμπορικών αεροσκαφών, ανακοίνωσε ότι θα συνέχιζε τα σχέδιά της για την κατασκευή του A3XX, του νέου τετρακινητήριου αεροσκάφους μεγάλων διαδρομών.

- (3) Στις 6 Νοεμβρίου 1997, η Engine Alliance τροποποίησε την κοινοποίηση και δήλωσε ότι, μετά την απόφαση της Boeing να εγκαταλείψει το σχέδιο Growth 747, η Engine Alliance σκόπευε να κατασκευάσει ένα νέο κινητήρα για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX. Το A3XX θα έχει δυνατότητα μεταφοράς 480-650 επιβατών και η εμπορική του εκμετάλλευση προβλέπεται για το έτος 2004. Για το αεροσκάφος αυτό θα χρειαστούν μηχανές με τις ίδιες περίπου τεχνικές προδιαγραφές όπως για το Boeing Growth 747. Αυξήθηκε το φάσμα πρόωσης ώστε να καλύπτει 70 000 έως 85 000 λίβρες +/- 10 %, δηλαδή από 63 000 έως 93 500 λίβρες. Η Airbus έχει συνάψει ένα πρωτόκολλο συμφωνίας με την Engine Alliance και με την Rolls-Royce σχετικά με έναν κινητήρα που θα εξοπλίσει το A3XX. Η Boeing, αντί να κατασκευάσει το Growth 747, μελετά προς το παρόν την κατασκευή επιμηκυσμένων τύπων του B747-400, αλλά δεν έχει λάβει ακόμη οριστική απόφαση. Ο νέος κινητήρας ενδέχεται να είναι κατάλληλος και για ορισμένους επιμηκυσμένους τύπους.
- (4) Η δημιουργία της Engine Alliance κοινοποιήθηκε επίσης και στην ομοσπονδιακή επιτροπή εμπορίου (Federal Trade Commission) των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής, η οποία δήλωσε στις 22 Νοεμβρίου 1996 ότι είχε ολοκληρώσει την έρευνά της. Η απόφαση αυτή επιβεβαιώθηκε τον Οκτώβριο του 1997. Τα μέρη έχουν αναλάβει την υποχρέωση να ενημερώσουν την Federal Trade Commission σχετικά με οποιαδήποτε αλλαγή όσον αφορά το πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance.

Γ. ΤΑ ΜΕΡΗ

1. General Electric Aircraft Engines

- (5) Η General Electric Aircraft Engines (GEAE) είναι μια από τις έντεκα επιχειρήσεις της General Electric de Fairfield, Connecticut, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Η GEAE κατασκευάζει κινητήρες αεροσκαφών και παρέχει συναφείς υπηρεσίες τόσο στον εμπορικό όσο και στον στρατιωτικό τομέα. Η General Electric Company δραστηριοποιείται στον τομέα χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκαφών μέσω της GE Capital Aviation Services (GECAS), η οποία αποτελεί τμήμα των οικονομικών της υπηρεσιών (GE Capital Services).

- (6) Το 1998 ο συνολικός κύκλος εργασιών της General Electric Company ανήλθε σε 100 469 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Ο κύκλος εργασιών της GEAE το 1998 ανήλθε σε 10 294 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

2. Pratt & Whitney

- (7) Η Pratt & Whitney (P & W) είναι ένα τμήμα της United Technologies Corporation (UTC) που έχει την έδρα της στο Hartford, Connecticut, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Η P & W κατασκευάζει κινητήρες για μεγάλα εμπορικά σκάφη. Κατασκευάζει επίσης κινητήρες για στρατιωτικά αεροσκάφη, συστήματα πρόωσης για βλήματα και βιομηχανικούς στροβίλους.
- (8) Το 1998 ο συνολικός κύκλος εργασιών της UTC ανήλθε στα 25,715 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Ο κύκλος εργασιών της P & W το 1998 ανήλθε στα 7,876 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ.

Δ. ΟΙ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΕΙΣΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

1. Οι συμφωνίες

- (9) Τρεις συμφωνίες είχαν κοινοποιηθεί αρχικά, στις 26 Σεπτεμβρίου 1996:
- το πρωτόκολλο συμφωνίας της 16ης Αυγούστου 1996 ανάμεσα στην Engine Alliance και στην Boeing σχετικά με έναν κινητήρα που προοριζόταν για τους επιμηκυσμένους τύπους του αεροσκάφους 747-400, το οποίο περιελάμβανε τη δέσμευση συνεργασίας, τον τιμοκατάλογο για τον νέο κινητήρα και τις τεχνικές προδιαγραφές,
 - η συμφωνία της 28ης Αυγούστου 1996 που καθόριζε το γενικό πλαίσιο της συνεργασίας, τους νόμιμους εκπροσώπους, τις εγγυήσεις και τις πρόσθετες συμφωνίες ανάμεσα στα συμβαλλόμενα μέρη και, τέλος, τις αιτίες και τους όρους καταγγελίας και
 - η συμφωνία Limited Liability Company (εταιρεία περιορισμένης ευθύνης) της 28ης Αυγούστου 1996 (συμφωνία LLC), η οποία συνήφθη μεταξύ των GEAE, P & W και Engine Alliance και αφορά τους όρους λειτουργίας της Engine Alliance.
- (10) Το πρωτόκολλο συμφωνίας που συνήφθη με τη Boeing στις 16 Αυγούστου 1996 και αφορούσε το Growth 747 δεν ισχύει πλέον μετά την απόφαση της Boeing να μην κατασκευάσει το αεροσκάφος Growth 747. Αντικαταστάθηκε από το πρωτόκολλο συμφωνίας της 27ης Μαΐου 1998 που αφορά το σχέδιο κατασκευής του αεροσκάφους A3XX. Η συμφωνία σχετικά με την ίδρυση της κοινής επιχείρησης καθώς και η συμφωνία σχετικά με την LLC παραμένουν σε ισχύ.

2. Οι συμβατικές διατάξεις

α) Διάρθρωση της διεύθυνσης της Engine Alliance

- (11) Η Engine Alliance είναι μια κοινή επιχείρηση αόριστης διάρκειας που δημιουργήθηκε από την GEAE και την P & W, η δε διεύθυνσή της παρουσιάζει την ακόλουθη διάρθρωση:

- (12) Καθένα από τα μέρη θα κατέχει το 50 % των μετοχών της κοινής επιχείρησης και θα μοιράζεται [...] (*) με το άλλο τα έσοδα και τις ευθύνες. Τα μέρη θα ιδρύσουν μια επιτροπή η οποία θα αποτελείται από έξι μέλη, τρία για κάθε μέρος. Η επιτροπή αυτή θα διευθύνει την Engine Alliance και θα είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό της γενικής πολιτικής, για την έγκριση των κυριότερων σχεδίων, των συμβάσεων, των παραγγελιών και των αποφάσεων όσον αφορά την πώληση των προϊόντων και την παροχή υπηρεσιών. Η επιτροπή θα συνεδριάζει σε τακτικά διαστήματα. Θα έχει δεσμευτική δύναμη όταν τα παρευρισκόμενα και τα έξι μέλη της. Η ομόφωνη απόφαση της επιτροπής αυτής είναι απαραίτητη για τα σημαντικά οργανωτικά θέματα, όπως είναι οι τροποποιήσεις της συμφωνίας LLC ή του τομέα δραστηριοτήτων της επιχείρησης, ή άλλες σημαντικές πράξεις, όπως είναι η αγορά άλλων επιχειρήσεων ή περιουσιακών στοιχείων έξω από τα πλαίσια των κανονικών δραστηριοτήτων της εταιρείας.
- (13) Η θητεία του προέδρου είναι τριετής. Τα μέλη θα επιλέξουν το χώρο συναρμολόγησης και την έδρα της εταιρείας με στόχο το δυνατότερο χαμηλό κόστος και την πλέον ευνοϊκή θέση από γεωγραφικοοικονομική άποψη για το νέο κινητήρα. Το μέρος που δεν θα έχει το εργοστάσιο συναρμολόγησης και την έδρα θα ορίσει τον πρώτο πρόεδρο. Η προεδρία θα ασκείται στη συνέχεια εναλλάξ από τα δύο μέρη. Ο πρόεδρος θα έχει τη γενική ευθύνη για τις δραστηριότητες της επιχείρησης και θα επιβλέπει κυρίως τις πωλήσεις και την εμπορία του νέου κινητήρα.
- (14) Η πώληση του νέου κινητήρα αποτελεί ευθύνη της Engine Alliance. Τα ανώτερα στελέχη και το προσωπικό της εταιρείας που θα είναι υπεύθυνο για το νέο κινητήρα δεν θα συμμετέχουν στην πώληση ή στην εμπορία άλλων κινητήρων που κατασκευάζονται στο πλαίσιο άλλων προγραμμάτων των μερών.
- (15) Η εταιρεία θα τηρεί πλήρεις χωριστούς λογαριασμούς και πλήρη χωριστά λογιστικά βιβλία όπου θα καταχωρούνται όλες οι πράξεις και οποιοδήποτε θέμα έχει σχέση με τις δραστηριότητες της επιχείρησης. Οι λογαριασμοί θα ενημερώνονται με βάση την ημερομηνία δημιουργίας της οφειλής/αξίωσης (accrual basis) και σύμφωνα με τις αρχές GAAP (γενικά παραδεκτές λογιστικές αρχές στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής). Οι λογαριασμοί θα ελέγχονται από ανεξάρτητους επαγγελματίες λογιστές.
- β) *Η λειτουργία της Engine Alliance*
- (16) Η Engine Alliance δεν θα παράγει η ίδια τους νέους κινητήρες αλλά θα συντονίζει τις δραστηριότητες των ιδρυτικών επιχειρήσεων για το σχεδιασμό και την παραγωγή του νέου κινητήρα. Κάθε μέρος θα αναλάβει ολόκληρο το κόστος παραγωγής των ανταλλακτικών και των δομοστοιχείων. Το μέρος που θα παράγει ένα δομοστοιχείο θα είναι υπεύθυνο και για το σχεδιασμό του. Οι ευθύνες όσον αφορά το σχεδιασμό έχουν καταναμηθεί ως εξής: η GEAE θα είναι υπεύθυνη για το σχεδιασμό του βασικού συστήματος και η P & W για το σχεδιασμό του συστήματος χαμηλής πίεσης. Καθένα από τα μέρη θα εκτελέσει το μισό πρόγραμμα. Εάν καταστεί αδύνατο να χωριστεί σε ίσα μέρη το πρόγραμμα, τότε ένα από τα δύο μέρη θα αναγκαστεί να προβεί σε πληρωμές υπέρ του άλλου μέρους.
- (17) Τα μέρη μπορούν να παραχωρήσουν τις μετοχές τους σε κάποιον προμηθευτή, ο οποίος πληροί συγκεκριμένα κριτήρια. Μπορούν επίσης να εκχωρήσουν ένα μέρος του προγράμματός τους που αφορά τον νέο κινητήρα, καθώς και τους σχετικούς κινδύνους και έσοδα σε τρίτους, υπό τον όρο ότι θα ενημερώσουν το άλλο μέρος σχετικά με την ταυτότητα και τις ευθύνες των τρίτων [...] (*).
- (18) Τα μέρη θα εκπονήσουν ένα πλήρες πρόγραμμα εξυπηρέτησης των πελατών για την παροχή υπηρεσιών συντήρησης και επιθεώρησης με χαμηλό κόστος. Η συντήρηση και η επιθεώρηση του νέου κινητήρα θα συντονίζονται και θα πραγματοποιούνται εξ ονόματος της Engine Alliance στις υπάρχουσες εγκαταστάσεις των μερών. Οι αγοραστές του νέου κινητήρα οι οποίοι επιθυμούν να επενδύσουν στη συντήρηση και στην επιθεώρηση του προϊόντος αυτού μπορούν να λάβουν μη αποκλειστικές άδειες καταβάλλοντας το συμφωνηθέν τέλος.
- γ) *Βιομηχανική ιδιοκτησία*
- (19) Οι εμπιστευτικές πληροφορίες που κοινολογούνται βάσει της συμφωνίας LLC είναι και παραμένουν ιδιοκτησία του μέρους που τις κοινολογεί. Κάθε μέρος λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να διασφαλιστεί ότι οι υπάλληλοι του άλλου μέρους που βρίσκονται στις δικές του εγκαταστάσεις δεν θα έχουν πρόσβαση στις μη κοινολογημένες εμπιστευτικές πληροφορίες που βρίσκονται στις εγκαταστάσεις αυτές. Τα μέρη θα καθιερώσουν τις κατάλληλες διαδικασίες και θα εκπαιδεύσουν αναλόγως το προσωπικό τους ώστε να τηρηθούν τα μέτρα αυτά.
- (20) Τα μέρη θα χορηγήσουν ατελώς το ένα στο άλλο μη αποκλειστικές άδειες για τη χρησιμοποίηση της υφιστάμενης τεχνολογίας (βασικής τεχνολογίας) σε παγκόσμιο επίπεδο για: i) μια κοινή διεπαφή των στοιχείων· ii) τη λειτουργία και την επιθεώρηση του νέου κινητήρα και iii) την χορήγηση πιστοποιητικών ή για τη συντήρηση, την επιθεώρηση και την

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

επισκευή του νέου κινητήρα. Τα μέρη μπορούν να παραχωρήσουν αυτή τη βασική τεχνολογία σε τρίτους μόνον κατόπιν άδειας του μέρους που είναι ιδιοκτήτης, στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο για να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους που προκύπτουν από τη συμφωνία LLC και υπό τον όρο ότι οι τρίτοι θα δεσμευτούν εγγράφως να μην αποκαλύψουν αυτές τις πληροφορίες.

δ) Η χρησιμοποίηση των ανταλλακτικών ή των συστατικών μερών

(21) [...] (*).

(22) Με την επιφύλαξη των όσων προαναφέρθηκαν, τα μέρη μπορούν να χρησιμοποιούν ελεύθερα την τεχνολογία που αναπτύχθηκε ή αποκτήθηκε είτε λόγω της συμμετοχής τους στην Engine Alliance είτε στο πλαίσιο εκτέλεσης διάφορων εργασιών βάσει της συμφωνίας LLC για οποιοδήποτε άλλο πρόγραμμα που αφορά κινητήρες.

Ε. Η ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

1. Η σχετική αγορά του προϊόντος

Η αγορά των αεροστροβιλοκινητήρων που προορίζονται για το σχεδιαζόμενο Airbus A3XX και για τους πιθανούς επιμηκυνόμενους τύπους του Boeing B747-400

(23) Τα μέρη έχουν ορίσει την εν λόγω αγορά ως την αγορά κινητήρων με προωστική ισχύ 70 000 έως 85 000 λίβρες +/- 10 % (δηλαδή 63 000 έως 93 500 λίβρες) που πρόκειται να εξοπλίσουν το σχεδιαζόμενο Airbus A3XX και τους μελλοντικούς επιμηκυνόμενους τύπους του Boeing 747-400.

(24) Ορισμένοι τρίτοι ισχυρίζονται ότι είναι πολύ περιορισμένος αυτός ο ορισμός της αγοράς και δεν λαμβάνεται υπόψη το γεγονός ότι ο νέος κινητήρας θα μπορούσε να προσαρμοστεί ούτως ώστε να είναι κατάλληλος και για άλλα είδη αεροσκαφών. Κατά την άποψή τους, η σχετική αγορά του προϊόντος είναι ευρύτερη και θα πρέπει να οριστεί ως η αγορά αεροστροβιλοκινητήρων με προωστική ισχύ από 63 000 έως 93 500 λίβρες, οι οποίοι είναι κατάλληλοι και για τα υπάρχοντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου.

(25) Όσον αφορά τη ζήτηση, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη της τη χρήση για την οποία προορίζεται ο νέος κινητήρας. Οι αεροστροβιλοκινητήρες σχεδιάζονται ειδικά και κατασκευάζονται ώστε να πληρούν τις προδιαγραφές συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους. Οι προδιαγραφές που αφορούν την προωστική ισχύ του κινητήρα, το μέγεθος, το βάρος, το επίπεδο θορύβου, τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και το λειτουργικό κόστος διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο και το μέγεθος του αεροσκάφους. Οι προδιαγραφές αυτές έχουν καθοριστεί από τους κατασκευαστές σκελετών αεροσκαφών σε συνεργασία με τις αεροπορικές εταιρείες.

(26) Το σχεδιαζόμενο τετρακινητήριο αεροσκάφος A3XX, για το οποίο προορίζεται ο νέος κινητήρας, θα είναι το πρώτο αεροσκάφος στην αγορά που θα έχει δύο διαδρόμους και δύο ορόφους, καθώς και μεγαλύτερη ικανότητα μεταφοράς επιβατών (480-650 επιβάτες) από οποιοδήποτε υπάρχον

αεροσκάφος. Θα κατασκευαστούν τύποι αυτού του αεροπλάνου για τη μεταφορά επιβατών και φορτίων καθώς και μεικτοί τύποι που θα μεταφέρουν τόσο επιβάτες όσο και φορτία. Η Airbus σκοπεύει να κατασκευάσει το A3XX-100 (550 θέσεις) και στη συνέχεια το A3XX-200 (656 θέσεις), με ακτίνα δράσης από 7 650 έως 8 750 ναυτικά μίλια και τα δύο. Η Airbus εξετάζει επίσης και τη δυνατότητα κατασκευής ενός μικρότερου τύπου, του A3XX-50 (481 θέσεις). Σύμφωνα με τις τωρινές εκτιμήσεις της Airbus, ο τύπος A3XX-100 θα χρειαστεί κινητήρες προωστικής ισχύος 67 000 λιβρών και ο A3XX-200 θα χρειαστεί κινητήρες προωστικής ισχύος 75 000 λιβρών. Σύμφωνα με τα προκαταρκτικά σχέδια της Airbus ο μικρότερος τύπος A3XX-SOR θα χρειαζόταν κινητήρες προωστικής ισχύος 67 000 λιβρών. Η Airbus δεν έχει ακόμη οριστικοποιήσει τις προδιαγραφές όσον αφορά την προωστική ισχύ. Οι ενδεχόμενοι επιμηκυνόμενοι τύποι του αεροσκάφους Boeing B747-400 θα χρειαστούν, σύμφωνα με τις τωρινές εκτιμήσεις της Boeing, κινητήρες προωστικής ισχύος 67 000 λιβρών.

(27) Το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX καθώς και οι πιθανοί επιμηκυνόμενοι τύποι του αεροσκάφους B747-400 θα χρειαστούν αεροστροβιλοκινητήρες με πολύ ειδικά και απαιτητικά τεχνικά χαρακτηριστικά όσον αφορά την προωστική ισχύ, το μέγεθος, το βάρος, το επίπεδο θορύβου, τις εκπομπές, την κατανάλωση καυσίμων και το λειτουργικό κόστος. Λόγω των ειδικών χαρακτηριστικών, ο νέος κινητήρας δεν μπορεί, από την άποψη της ζήτησης, να υποκατασταθεί από κάποιον από τους υφιστάμενους κινητήρες.

(28) Όσον αφορά την προσφορά, οι κατασκευαστές δεν μπορούν να προσφέρουν τους υφιστάμενους κινητήρες για το προαναφερόμενο αεροσκάφος ούτε μπορούν να προσαρμόσουν τους κινητήρες τους εντός συντόμου χρονικού διαστήματος ώστε να πληρούν τα ειδικά χαρακτηριστικά. Οι τρεις κατασκευαστές μόνο μεσοπρόθεσμα μπορούν να κατασκευάσουν έναν κινητήρα που θα πληροί αυτά τα χαρακτηριστικά, είτε κατασκευάζοντας μια παραλλαγή του παρόντος κινητήρα (Rolls-Royce) είτε κατασκευάζοντας ένα νέο κινητήρα (P & W και GEAE).

(29) Με βάση τα παραπάνω, η Επιτροπή συμπεραίνει ότι η σχετική αγορά του προϊόντος είναι η αγορά αεροστροβιλοκινητήρων που προορίζονται για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος Airbus A3XX και για τους πιθανούς επιμηκυνόμενους τύπους του αεροσκάφους Boeing B747-400.

2. Η γειτονική αγορά σχετικού προϊόντος

Η αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για τα υπάρχοντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου

(30) Θα ήταν αδύνατο να χρησιμοποιηθεί ο νέος κινητήρας για οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος εκτός από το σχεδιαζόμενο A3XX και τους πιθανούς επιμηκυνόμενους τύπους του αεροσκάφους B747-400 χωρίς να γίνει κάποια προσαρμογή. Εντούτοις, τα κοινοποιούντα μέρη καθώς και η Rolls-Royce επιβεβαίωσαν ότι θα μπορούσε να γίνει προσαρμογή του

(*). Επιχειρηματικό απόρρητο.

νέου κινητήρα μεσοπρόθεσμα, ώστε να χρησιμοποιείται και για άλλα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, αλλά θα απαιτούσε υψηλό κόστος και πολύ χρόνο (τουλάχιστον 36 μήνες). Επομένως, η αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου είναι γειτονική αγορά προς την αγορά αεροστροβιλοκινητήρων που πρόκειται να κατασκευαστούν για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX και για τους πιθανούς επιμηκυσμένους τύπους του αεροσκάφους B747-400. Θα μπορούσε να πει κανείς ότι υπάρχουν τρεις υποαγορές εντός της αγοράς αεροστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου. Εντούτοις, το θέμα αυτό μπορεί να μείνει ανοικτό κατά την εκτίμηση της κοινοποιηθείσας συμφωνίας.

- (31) Ως εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου θεωρούνται συνήθως τα εμπορικά αεροσκάφη που διαθέτουν πάνω από 200 θέσεις (*). Τα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου χρειάζονται πιο ισχυρούς κινητήρες απ' ό,τι τα εμπορικά αεροσκάφη στενής ατράκτου. Τα αεροσκάφη στενής ατράκτου διαθέτουν συνήθως 100-200 θέσεις. Οι αεροστροβιλοκινητήρες που διαθέτουν προς το παρόν τα αεροσκάφη στενής ατράκτου έχουν προωστική ισχύ μικρότερη των 45 000 λιβρών και δεν μπορούν να υποκατασταθούν από κινητήρες που προορίζονται για αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, τα οποία χρειάζονται κινητήρες με ελάχιστη προωστική ισχύ 60 000 λίβρες περίπου.
- (32) Τα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου που παράγονται προς το παρόν είναι δικινητήρια και τετρακινητήρια. Το μόνο τρικινητήριο εμπορικό αεροσκάφος που παράγεται ακόμη είναι ο τύπος μεταφοράς φορτίων MD-11.

Υφιστάμενα αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου

Τύπος αεροσκαφών	Δικινητήρια	Τετρακινητήρια
Boeing	B767 B777	B747
Airbus	A 300 A 310 A 330	A 340

- (33) Η προωστική ισχύς του νέου κινητήρα θα κυμαίνεται από 63 000 μέχρι 93 500 λίβρες. Όλα τα προαναφερθέντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου είναι εξοπλισμένα με κινητήρες η ισχύς των οποίων κυμαίνεται εντός αυτού του φάσματος ισχύος. Η προωστική ισχύς ενός κινητήρα δεν εξαρτάται μόνον από το μέγεθος του αεροσκάφους το οποίο είναι τοποθετημένο αλλά και από τον αριθμό των κινητήρων. Ένα δικινητήριο αεροσκάφος χρειάζεται π.χ. κινητήρες με μεγαλύτερη προωστική ισχύ απ' ό,τι ένα τετρακινητήριο αεροσκάφος του ίδιου μεγέθους.

- (34) Η εμπειρία των κατασκευαστών αεροκινητήρων δείχνει ότι οι αεροστροβιλοκινητήρες για εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου τροποποιούνται συχνά ούτως ώστε να είναι κατάλληλοι και για άλλα αεροσκάφη εκτός από αυτά για τα οποία προορίζονταν αρχικά. Κατ' αυτό τον τρόπο, οι κινητήρες που είχαν κατασκευαστεί για ένα ειδικό τετρακινητήριο αεροσκάφος δεν μπορούν απλώς να τροποποιηθούν ώστε να είναι κατάλληλοι και για ένα άλλο τετρακινητήριο αεροσκάφος, αλλά μπορούν να χρησιμοποιηθούν και για ένα δικινητήριο αεροσκάφος. Οι τρεις κατασκευαστές έχουν κατασκευάσει κατά το παρελθόν τέτοιες παραλλαγές προσαρμόζοντας τους κινητήρες που προορίζονταν αρχικά για το αεροσκάφος B747-400 ώστε να μπορούν να χρησιμοποιηθούν και σε ένα δικινητήριο αεροσκάφος. Επομένως, παρά το γεγονός ότι ο νέος κινητήρας θα προορίζεται κατά πρώτο λόγο για τετρακινητήρια αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, δεν αποκλείεται να προσαρμοστεί αργότερα ώστε να μπορεί να χρησιμοποιηθεί και για δικινητήρια αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου.

- (35) Η αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για τα υπάρχοντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου χαρακτηρίζεται από την παραγωγή «οικογενειών» κινητήρων με ορισμένες παραλλαγές. Παραδείγματα τέτοιων «οικογενειών» κινητήρων είναι ο κινητήρας Trent της Rolls-Royce, ο κινητήρας PW4000 της P & W και οι κινητήρες CFM56 and CF6 της GEAE, οι οποίοι κατασκευάστηκαν σε συνεργασία με τη γαλλική κατασκευαστική εταιρία Snecma. Οι «οικογένειες» αυτές περιλαμβάνουν κινητήρες για όλο το φάσμα των υφισταμένων εμπορικών αεροσκαφών φαρδιάς ατράκτου.

Οικογένεια κινητήρων	Τύποι αεροσκαφών
PW4000	B747-400 B767 B777 A300/A310 A330
CF-6	B747-400 B767 A310 A330
Trent	B767 B777 A330 A340

- (36) Το γεγονός ότι και οι τρεις κατασκευαστές έχουν δημιουργήσει «οικογένειες» κινητήρων για ολόκληρο το φάσμα των υφισταμένων εμπορικών αεροσκαφών φαρδιάς ατράκτου δείχνει ότι και ο νέος κινητήρας θα μπορούσε, μεσοπρόθεσμα, να προσαρμοστεί ώστε να χρησιμοποιηθεί και σε άλλα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, εκτός από το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX και τους πιθανούς επιμηκυσμένους τύπους του αεροσκάφους B747-400.

(*) Απόφαση 97/816/EK, υπόθεση IV/M.877 — Boeing/McDonnell Douglas, EE L 336 της 8.12.1997, σ. 16, αιτιολογική σκέψη 16 και 38.

- (37) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η αγορά αεριοστροβιλοκινητήρων που προορίζονται για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου είναι γειτονική αγορά, επειδή, όπως αναφέρεται παραπάνω, οι παραλλαγές του νέου κινητήρα θα μπορούσαν μεσοπρόθεσμα να προσαρμοστούν ώστε να χρησιμοποιηθούν και για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, για τα οποία δεν προορίζονταν αρχικά.

3. Η σχετική γεωγραφική αγορά

- (38) Η Engine Alliance θα είναι αρμόδια για την εμπορία, την πώληση και την συντήρηση του νέου κινητήρα σε ολόκληρο τον κόσμο. Το κόστος μεταφοράς για την παράδοση θα είναι αμελητέο. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι η γεωγραφική αγορά αεριοστροβιλοκινητήρων που προορίζονται για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX και για τους πιθανούς επιμηκυσμένους τύπους του αεροσκάφους B747-400 είναι η παγκόσμια αγορά.
- (39) Το ίδιο ισχύει και για την αγορά αεριοστροβιλοκινητήρων για τα υπάρχοντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, οι οποίοι πωλούνται σε ολόκληρο τον κόσμο υπό τους ίδιους όρους ανταγωνισμού. Το κόστος μεταφοράς σχετικά με την παράδοση είναι αμελητέο. Οι τρεις κατασκευαστές, GEAE, P & W και Rolls-Royce, δραστηριοποιούνται σ' αυτή την αγορά σε ολόκληρο τον κόσμο. Επομένως, η αγορά αεριοστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου είναι η παγκόσμια αγορά.

4. Μεριδία αγοράς

- (40) Δεν υπάρχουν αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τα μερίδια αγοράς όσον αφορά την αγορά αεροστροβίλων που προορίζονται για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX ή για τους πιθανούς επιμηκυσμένους τύπους του αεροσκάφους B747-400, επειδή δεν διατίθενται ακόμη στην αγορά αυτοί οι κινητήρες. Τα μερίδια αγοράς που παρατίθενται κατωτέρω αφορούν τη γειτονική αγορά αεριοστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου.
- (41) Τα μερίδια αγοράς μπορούν να υπολογιστούν με βάση είτε τον αριθμό των εγκατεστημένων κινητήρων είτε την κατάσταση παραγγελιών είτε τον αριθμό των παραγγελιών. Ο αριθμός των εγκατεστημένων κινητήρων απεικονίζει την τωρινή κατάσταση ολόκληρου του τομέα. Οι ετήσιες καταστάσεις παραγγελιών απεικονίζουν την εξέλιξη των καθαρών παραγγελιών (αριθμός των νέων παραγγελιών μείον τον αριθμό των ακυρωμένων παραγγελιών) για συγκεκριμένη περίοδο. Ο αριθμός των παραγγελιών απεικονίζει την κατάσταση σε μια δεδομένη στιγμή.

α) Αεριοστροβιλοκινητήρες τοποθετημένοι σε εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου

- (42) Τα μερίδια αγοράς των αεριοστροβιλοκινητήρων για τα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου στην παγκόσμια αγορά βάσει των παραδόσεων από τον Ιανουάριο του 1996 μέχρι τον Μάρτιο του 1999 παρουσιάζουν την ακόλουθη εικόνα:

	(%)
	1996-1999
GEAE	34
P & W	29
Rolls-Royce	16
CFMI ⁽¹⁾	20

⁽¹⁾ Η CFMI είναι μια σύμπραξη 50/50 μεταξύ της GEAE και της Snecma.
Πηγή: Airbus Industrie and Boeing.

β) Κατάσταση παραγγελιών για αεριοστροβιλοκινητήρες που προορίζονται για υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου

- (43) Τα μερίδια των αεριοστροβιλοκινητήρων για υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου στην παγκόσμια αγορά βάσει της κατάστασης παραγγελιών (ανά αεροσκάφος) είναι τα ακόλουθα:

	(%)	
	1997 (Αύγουστος)	1998 (Απρίλιος)
GEAE	32	29
P & W	30	27
CFMI	14	11
Rolls-Royce	17	25
Σε εκκρεμότητα ⁽¹⁾	6	8

⁽¹⁾ Αεροσκάφη για τα οποία δεν έχει επιλεγεί ακόμη ο κινητήρας.
Πηγή: Air Transport Intelligence.

γ) Παραγγελίες αεριοστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου

- (44) Τα μερίδια των κινητήρων για εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου στην παγκόσμια αγορά με βάση τις παραγγελίες παρουσιάζουν την ακόλουθη εικόνα:

	1997	1998
GEAE	[...] (*)	[...] (*)
CFMI	[...] (*)	[...] (*)
P & W	[...] (*)	[...] (*)
Rolls-Royce	[...] (*)	[...] (*)

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.
Πηγή: GEAE.

(45) Τα μερίδια αγοράς δείχνουν ότι τα κοινοποιούνται μέρη έχουν συνολικά πολύ υψηλό μερίδιο στην αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, τόσο από την άποψη των καταστάσεων παραγγελιών όσο και από την άποψη των κινητήρων που έχουν τοποθετηθεί ή έχουν παραγγελθεί. Οι αριθμοί των παραγγελιών δείχνουν ότι αυξάνεται στο μεταξύ το μερίδιο αγοράς της Rolls-Royce.

5. Η εκτιμώμενη ζήτηση για το νέο κινητήρα

(46) Η ζήτηση μέχρι το έτος 2020 για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX εκτιμάται σε [...] (*) αεροσκάφη περίπου σύμφωνα με την Engine Alliance. Η εκτιμώμενη ζήτηση συνεισφέρει να ανέλθει στους [...] (*) κινητήρες τουλάχιστον [...] (*) εκτός από τους εφεδρικούς κινητήρες και τα ανταλλακτικά. Η ζήτηση για το αεροσκάφος A3XX και για τους πιθανούς επιμηκυσμένους τύπους του αεροσκάφους B747-400 είναι, επομένως, αβέβαιη και εξαρτάται από διάφορους παράγοντες. Οι προβλέψεις της Boeing όσον αφορά την εξέλιξη της αγοράς είναι διαφορετικές από αυτές της Airbus και θεωρεί ότι η ζήτηση για το νέο αεροσκάφος «super jumbo» είναι πολύ μικρή για να δικαιολογήσει το πολύ υψηλό κόστος παραγωγής. Η ζήτηση εξαρτάται, εκτός των άλλων, και από το εάν η εναέρια κυκλοφορία θα προχωρήσει προς την κατεύθυνση της περαιτέρω «διάσπασης» των κεντρικών αεροδρομίων. Μια τέτοια εξέλιξη θα ανάγκαζε τις αεροπορικές εταιρείες να αγοράζουν μικρότερα αεροσκάφη, όπως π.χ. το A340, αντί του πολύ μεγάλου «super jumbo» που είναι το αεροσκάφος A3XX.

(47) Η Boeing δεν σκοπεύει προς το παρόν να κατασκευάσει κάποιο νέο πολύ μεγάλο αεροσκάφος, αλλά εξετάζει τη δυνατότητα κατασκευής επιμηκυσμένων τύπων του υφιστάμενου αεροσκάφους B747-400. Η Engine Alliance εξακολουθεί να μελετά σε συνεργασία με την Boeing διάφορες διαμορφώσεις κινητήρα για τους επιμηκυσμένους τύπους. Η Boeing εξετάζει προς το παρόν το ενδεχόμενο κατασκευής δύο μακρύτερων τύπων του αεροσκάφους 747-400, του 747-400 X Stretch (το οποίο θα μεταφέρει 485 επιβάτες περίπου) και του 747-400 Y Stretch (το οποίο θα μεταφέρει 500 επιβάτες περίπου), για τους οποίους θα είναι κατάλληλος ο νέος κινητήρας. Εντούτοις, η Boeing δεν έχει λάβει ακόμη οριστική απόφαση εάν θα κατασκευάσει ή όχι αυτούς τους τύπους αεροπλάνων. Η Rolls-Royce αναμένεται ότι θα μπορέσει να προσφέρει μια παραλλαγή του κινητήρα της Trent 600 για τους τύπους 747-400 X/Y Stretch.

(48) Οι πιθανοί πελάτες για το νέο κινητήρα είναι η Airbus και η Boeing και αργότερα ορισμένες αεροπορικές εταιρείες που εξυπηρετούν εκτεταμένα δίκτυα αερογραμμών και πραγματοποιούν πτήσεις μεγάλων αποστάσεων. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της Airbus, πάνω από το ήμισυ της προβλεπόμενης παραγωγής (58 %) θα πουληθεί σε αεροπορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες στην περιοχή του ασιατικού Ειρηνικού. Το 20 % της προβλεπόμενης παραγωγής αναμένεται να πουληθεί στη Βόρεια Αμερική και το 20 % περίπου στην Ευρώπη. Όσον αφορά τους πελάτες, 20 αεροπορικές εταιρείες αναμένεται να αγοράσουν το 70 % των αεροσκαφών και άλλες 42 το υπόλοιπο. Οι πιθανοί αγοραστές του A3XX είναι οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες βρίσκονται συνήθως σε ευνοϊκότερη διαπραγματευτική θέση σε σχέση με τους κατασκευαστές σκελετών αεροσκαφών και τους κατασκευαστές κινητήρων αεροσκαφών. Οι κυριότερες αερογραμμές για το σχεδιαζόμενο A3XX είναι οι αερογραμμές στις οποίες χρησιμοποιείται προς το παρόν το B-747,

δηλαδή οι υπερατλαντικές, οι υπερειρηνικές, οι γραμμές Ασίας-Ευρώπης, καθώς και οι γραμμές εντός της Ασίας.

6. Η διάρθρωση της αγοράς του νέου κινητήρα και της γειτονικής αγοράς αεροστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου

α) Προσφορά

(49) Η διάρθρωση της αγοράς του νέου κινητήρα είναι παρόμοια με τη διάρθρωση της γειτονικής αγοράς αεροστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου. Προς το παρόν, μόνον τρεις κατασκευαστές κινητήρων αεροσκαφών έχουν τη δυνατότητα να κατασκευάσουν μόνοι τους αεροστροβιλοκινητήρες γι' αυτές τις αγορές: η GEAE, η P & W και η Rolls-Royce (5). Καθένας απ' αυτούς τους τρεις κατασκευαστές κινητήρων αεροσκαφών διαθέτει διάφορες «οικογένειες» κινητήρων που βασίζονται στην ίδια τεχνολογία και στα ίδια συστατικά μέρη. Η Rolls-Royce βλέπει το μερίδιό της στην αγορά να αυξάνεται και διαθέτει σημαντικές δυνατότητες κατασκευής νέων κινητήρων και παραλλαγών υφιστάμενων κινητήρων, όπως δείχνει το παράδειγμα της οικογένειας Trent. Η γαλλική κατασκευαστική εταιρεία Snecma δραστηριοποιείται στον τομέα κατασκευής αεροστροβιλοκινητήρων σε συνεργασία με την GEAE μέσω της CFMI, αλλά δεν παράγει η ίδια τέτοιους κινητήρες. Κατά συνέπεια, δεν προβλέπεται να εισέλθουν νέοι κατασκευαστές σ' αυτή την αγορά στο άμεσο μέλλον.

(50) Τα εμπόδια κατά την είσοδο στην προαναφερόμενη αγορά είναι πολύ μεγάλα. Η κατασκευή τέτοιων μεγάλων αεροστροβιλοκινητήρων συνεπάγεται πολύ υψηλό κόστος (ένα εκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ περίπου) για την έρευνα και την ανάπτυξη, το σχεδιασμό των προϊόντων, τη δοκιμή, τα εργαλεία παραγωγής, την εμπορία και την εξυπηρέτηση των πελατών. Ένα μεγάλο μέρος αυτού του κόστους πραγματοποιείται προτού αρχίσουν οι πωλήσεις των μηχανών. Η GEAE και η P & W εκτιμούν ότι οι έκτακτες δαπάνες για την κατασκευή του νέου κινητήρα θα υπερβούν τα 800 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Οι κατασκευαστές κινητήρων αεροσκαφών δεν μπορούν συνήθως να ελπίζουν σε απόδοση των επενδεδυμένων κεφαλαίων τους πριν παρέλθουν 15-20 χρόνια. Η διάρκεια ζωής ενός κινητήρα ανέρχεται στα 40 χρόνια περίπου.

(51) Οι αεροστροβιλοκινητήρες για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου κατασκευάζονται συνήθως από κοινοπραξίες, οι οποίες περιλαμβάνουν έναν κατασκευαστή ο οποίος έχει τη δυνατότητα να κατασκευάσει ολόκληρο τον κινητήρα (GEAE, P & W ή Rolls-Royce) και έναν αριθμό κατασκευαστών που κατασκευάζουν συστατικά μέρη του κινητήρα και μοιράζονται την εργασία, τα έσοδα και τους επενδυτικούς κινδύνους. Αυτοί οι κατασκευαστές συστατικών μερών αποκαλούνται εταίροι που μοιράζονται τους κινδύνους και τα έσοδα. Κατά κανόνα, με τους εταίρους αυτούς καταρτίζεται από κοινού ένα «πρόγραμμα κατανόησης των εργασιών», όπου προσδιορίζονται οι εργασίες που υποχρεούνται να εκτελέσουν οι εταίροι. Στη συνέχεια, ο κατασκευαστής των κινητήρων πληρώνει τους εταίρους από τα έσοδα που προέρχονται από τις πωλήσεις των κινητήρων και των ανταλλακτικών με βάση τα ποσοστά τους

(5) Η Snecma και η BMW δεν είναι σε θέση να κατασκευάσουν μόνες τους τέτοιους αεροστροβιλοκινητήρες παρά μόνον σε συνεργασία με έναν από τους τρεις κατασκευαστές GEAE, P & W και Rolls-Royce.

(*) Επιχειρηματικό απόρρητο.

που προβλέπονται από το «πρόγραμμα κατανομής των εργασιών». Ορισμένες υποχρεώσεις και ευθύνες αναλαμβάνονται επίσης από κοινού με τους εταίρους βάσει των ιδίων ποσοστών. Ενδέχεται μάλιστα να απαγορευθεί στους εταίρους να συνάπτουν συμφωνίες συμμετοχής σε προγράμματα που εκτελούνται υπό την ευθύνη ανταγωνιστριών κατασκευαστικών εταιρειών.

- (52) Η κοινοποιηθείσα συνεργασία αποτελεί ένα παράδειγμα αυξανόμενης συνεργασίας ανάμεσα σε κατασκευαστές νέων αεροστροβιλοκινητήρων. Άλλα παραδείγματα αποτελούν η Rolls-Royce και η P & W που είναι μέτοχοι της International Aero Engines (IAE), ένα πρόγραμμα στο οποίο συμμετέχουν επίσης η Daimler Chrysler Aerospace Motoren και η Turbinen-Union (MTU) (Γερμανία), η Fiat Avio (Ιταλία) και η Japanese Aircraft Engines Corporation (JAEC) (Ιαπωνία). Η IAE κατασκευάζει τον κινητήρα V2500, η πρωτοκίνη ισχύς του οποίου κυμαίνεται από 22 000 έως 33 000 λίβρες. Ένα άλλο παράδειγμα συνεργασίας είναι η κοινή επιχείρηση CMF International (CFMI), που ιδρύθηκε από την GEAE και την Snecma, η οποία παράγει τον κινητήρα CMF56 με τον οποίο είναι εξοπλισμένο το αεροσκάφος Airbus 320 και είναι αποκλειστικός προμηθευτής του ίδιου κινητήρα με τον οποίο είναι εξοπλισμένα το Boeing B737 και το Airbus A340.

β) Ζήτηση

- (53) Οι κατασκευαστές κινητήρων θα πρέπει, σε αρχικό στάδιο, να ικανοποιούν τις απαιτήσεις του κατασκευαστή του σκελετού του αεροσκάφους και οι κινητήρες που θα προσφέρουν θα πρέπει να είναι κατάλληλοι για τον συγκεκριμένο σκελετό. Στο στάδιο αυτό κατασκευαστής του κινητήρα συνάλλασσεται κυρίως με τον κατασκευαστή του σκελετού, ο οποίος συνεργάζεται στενά με τις αεροπορικές εταιρείες που πρόκειται να αγοράσουν το αεροσκάφος, προκειμένου να καθορίσουν τις προδιαγραφές για το σκελετό και τον κινητήρα. Οι κατασκευαστές σκελετών αεροσκαφών (Boeing και Airbus) καθορίζουν τις προδιαγραφές για τους κινητήρες με βάση τη ζήτηση εκ μέρους των αεροπορικών εταιρειών. Ο κατασκευαστής του σκελετού συνεπώς ενεργεί σε μεγάλο βαθμό ως εκπρόσωπος των αεροπορικών εταιρειών. Εντούτοις, επειδή οι κινητήρες χρειάζονται περισσότερο χρόνο για να κατασκευαστούν απ' ό,τι οι αντίστοιχοι σκελετοί, ο κατασκευαστής των κινητήρων θα πρέπει επίσης να προβλέψει πώς πρόκειται να εξελιχθούν οι ανάγκες των αεροπορικών εταιρειών όταν θα αρχίσει την κατασκευή. Οι τελικοί πελάτες των αεροστροβιλοκινητήρων για εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου είναι οι αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες συχνά αγοράζουν χωριστά τους σκελετούς και χωριστά τους κινητήρες. Αυτά τα αεροπλάνα προσφέρονται συνήθως με περισσότερους του ενός τύπους κινητήρα.
- (54) Οι αεροπορικές εταιρείες βρίσκονται συνήθως σε ευνοϊκή διαπραγματευτική θέση. Ο ανταγωνισμός αφορά το κόστος κύκλου ζωής, όπως είναι η τιμή, η απόδοση, η αξιοπιστία και η διάρκεια ζωής των ανταγωνιζόμενων κινητήρων, καθώς και το προβλεπόμενο κόστος επισκευής και συντήρησης. Ο

ανταγωνισμός είναι πολύ σκληρός στα πρώτα στάδια ενός προγράμματος κατασκευής κάποιου κινητήρα, επειδή ο στόχος είναι να επιλεγεί ο κινητήρας για ένα νέο σκελετό αεροσκάφους από μια σημαντική αεροπορική εταιρεία. Εντούτοις, συμβαίνει καμιά φορά να αλλάξουν οι αεροπορικές εταιρείες τον προμηθευτή κινητήρα που είχαν αρχικά επιλέξει με κάποιον άλλο. Οι αεροπορικές εταιρείες προτιμούν συνήθως να έχει τον ίδιο σχεδόν κινητήρα το σύνολο του στόλου τους, γεγονός που δίνει σ' αυτές τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν τα ίδια ανταλλακτικά και ευνοεί την τεχνική κατάρτιση του προσωπικού και τη γενική φροντίδα και περιποίηση των κινητήρων.

ΣΤ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

- (55) Ένας αριθμός από ενδιαφερόμενους τρίτους υπέβαλε τις παρατηρήσεις του σε απάντηση της ανακοίνωσης που δημοσιεύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 3 του κανονισμού αριθ. 17 (εφεξής: η ανακοίνωση⁽⁹⁾). Οι παρατηρήσεις αυτές αφορούσαν κυρίως το περιεχόμενο και τη διατύπωση των δεσμεύσεων που ανέλαβαν τα μέρη, και ειδικά τον τομέα δραστηριοτήτων της Engine Alliance. Σύμφωνα με ορισμένα τρίτα μέρη, το φάσμα πρωτοκίνη ισχύς των νέων κινητήρων έχει διευρυνθεί πάρα πολύ και ενδέχεται να μειώσει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στα μέρη στους τομείς της αγοράς όπου ανταγωνίζονται προς το παρόν. Άλλα τρίτα μέρη σχολίασαν τη δέσμευση σχετικά με τη συμμετοχή τρίτων σε εργασίες συντήρησης, επισκευής και επιθεώρησης των κινητήρων αεροσκαφών.
- (56) Η Airbus τάχθηκε υπέρ της δημιουργίας της Engine Alliance, γιατί έτσι θα έχει δύο δυνατότητες επιλογής προμηθευτή όσον αφορά τον κινητήρα για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX αντί για έναν (Rolls-Royce).
- (57) Ο τρίτος κατασκευαστής, η Rolls-Royce, έχει κατά καιρούς κάνει διάφορες παρατηρήσεις όσον αφορά την Engine Alliance. Η Rolls-Royce υπέβαλε επίσης σχόλια με τη μορφή επίσημης αίτησης δυνάμει του άρθρου 3 του κανονισμού αριθ. 17. Συνακόλουθα η αίτηση αποσύρθηκε. Η Rolls-Royce πιστεύει, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις της, ότι η Engine Alliance περιορίζει τόσο τον τωρινό όσο και τον μελλοντικό ανταγωνισμό ανάμεσα στα μέρη και ότι το πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance, όπως περιγράφεται στην ανακοίνωση είναι τόσο ευρύ ώστε τυχόν έγκρισή του θα περιορίζε τον ανταγωνισμό και, σε σημαντικό βαθμό, το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη. Η Rolls-Royce πιστεύει ότι οι δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση δεν είναι επαρκώς αυστηρές και ότι η δημιουργία της Engine Alliance δεν θα πρέπει να εγκριθεί παρά μόνον υπό ορισμένους πρόσθετους όρους.
- (58) Συγκεκριμένα, η Rolls-Royce πιστεύει ότι το πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance θα πρέπει να περιοριστεί αυστηρά στον σχεδιασμό, στην κατασκευή, στην πώληση και στην εμπορία ενός νέου κινητήρα με ελάχιστη πρωτοκίνη ισχύ 67 000 λίβρες + 15 % ώστε να υπάρχουν περιθώρια εξέλιξης του κινητήρα. Από το πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance θα πρέπει να αποκλείονται επίσης

(9) Βλέπε υποσημείωση 3.

οποιοδήποτε κοινές εργασίες σχεδιασμού και κατασκευής εκτός από αυτές που είναι απαραίτητες για την ενσωμάτωση των δομοστοιχείων, την προσαρμογή του κινητήρα στον σκελετό, τις δοκιμές και την επικύρωση. Η χρησιμοποίηση του νέου κινητήρα θα πρέπει να περιοριστεί αυστηρά σε αεροσκάφη που μεταφέρουν άνω των 475 επιβατών, γεγονός που πληροί τις τωρινές προδιαγραφές της Airbus για το A3XX. Τέλος, η Engine Alliance θα πρέπει να κοινοποιεί άμεσα προς την Επιτροπή οποιαδήποτε αλλαγή στον τομέα δραστηριοτήτων της και να μην πραγματοποιεί οποιαδήποτε τέτοια αλλαγή πριν λάβει την έγκριση της Επιτροπής.

(59) Η Rolls-Royce ισχυρίζεται επίσης ότι η Engine Alliance θα πρέπει να υποχρεωθεί να συναλλάσσεται υπό ανταγωνιστικές συνθήκες με τις ιδρυτικές της εταιρείες, ούτως ώστε να μην λαμβάνει επιδοτήσεις από αυτές. Η Engine Alliance θα πρέπει να αποτελέσει μια ανεξάρτητη επιχείρηση χωρίς καμία άμεση ή έμμεση επιδότηση ή ενίσχυση από τις ιδρυτικές της εταιρείες. Εξάλλου, η Engine Alliance θα πρέπει να υποχρεωθεί να τηρεί χωριστά λογιστικά βιβλία από τις ιδρυτικές της εταιρείες, τα οποία θα ελέγχονται κάθε χρόνο από ανεξάρτητους ελεγκτές και θα δημοσιεύονται σε ετήσια βάση.

(60) Η Rolls-Royce θεωρεί επίσης ότι θα πρέπει να απαγορευθεί στην Engine Alliance να συνάψει οποιαδήποτε αποκλειστική συμφωνία για τον νέο κινητήρα με κατασκευαστές σκελετών αεροσκαφών. Η Rolls-Royce φοβάται ότι η GEAE και η P & W θα συνεργαστούν και θα «αγοράσουν» την αποκλειστικότητα για κάποιο σκελετό αεροσκάφους, γεγονός που θα μπορούσε να δημιουργήσει σοβαρούς κινδύνους για την ίδια να βρεθεί εκτός αγοράς. Τέλος, η Rolls-Royce προτείνει να υποχρεωθεί η GEAE και η θυγατρική της GECAS, που ασχολείται με χρηματοδοτικές μισθώσεις, να προσφέρουν στους πιθανούς πελάτες πραγματικές δυνατότητες επιλογής κινητήρων και υπηρεσιών συντήρησης στην περίπτωση που χρηματοδοτηθεί η αγορά οποιονδήποτε τετρακινητήριων αεροσκαφών με ικανότητα μεταφοράς άνω των 475 επιβατών. Το γεγονός αυτό θα παρεμπόδιζε την GECAS, η οποία είναι πολύ ισχυρή και βρίσκεται σε ευνοϊκή διαπραγματευτική θέση, να υποχρεώσει τους πελάτες της να νοικιάζουν αεροσκάφη που θα διαθέτουν κινητήρες GEAE ή Engine Alliance, γεγονός που θα περιόριζε τις δυνατότητες επιλογής των πιθανών πελατών και θα στρέβλωνε τον ανταγωνισμό ανάμεσα στην Engine Alliance και στη Rolls-Royce.

Z. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΠΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΑΝ ΤΑ ΜΕΡΗ

(61) Η Επιτροπή εξέτασε προσεκτικά όλα τα σχόλια που έλαβε και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν συνέτρεχε κανένας λόγος να τροποποιήσει την αρχική ευνοϊκή της θέση, η οποία περιλαμβάνεται στην ανακοίνωση. Εντούτοις, μετά από νέες συζητήσεις τα μέρη πρότειναν έναν συγκεκριμένο

αριθμό δεσμεύσεων όσον αφορά τη δυνατότητα των τρίτων να εκτελούν εργασίες επισκευής και συντήρησης του νέου κινητήρα, τις αποκλειστικές συμφωνίες που αφορούν τον νέο κινητήρα και τις δραστηριότητες της θυγατρικής της General Electric Company που είναι ειδικευμένη στη χρηματοδοτική μίσθωση, δηλαδή τη GECAS. Οι δεσμεύσεις που λαμβάνει υπόψη της η Επιτροπή είναι οι ακόλουθες.

- (62) Η Engine Alliance θα διαθέτει σε τρίτους, υπό τους συνήθεις όρους του κλάδου, τα εγχειρίδια και τα σχετικά τεχνικά δημοσιεύματα που είναι απαραίτητα για την εκτέλεση βασικών εργασιών συντήρησης και επισκευής του νέου κινητήρα.
- (63) Η Engine Alliance δεσμεύεται να μην επιδιώξει, ζητήσει ή επιβάλει τη σύναψη αποκλειστικών όρων στους κατασκευαστές αεροσκαφών με τις προσφορές της ή τις συμβάσεις της για την ανάπτυξη ή προμήθεια του νέου κινητήρα, εκτός στο πλαίσιο προσφορών κινητήρων όπου άλλος κατασκευαστής κινητήρων έχει προτείνει την σύναψη αποκλειστικής συμφωνίας.
- (64) Η GEAE θα ενημερώνει εγγράφως την Επιτροπή για οποιαδήποτε παραγγελία εκ μέρους της θυγατρικής της General Electric Capital Aviation Services (GECAS) σχετικά με οποιοδήποτε νέο αεροσκάφος που είναι εξοπλισμένο με αυτόν τον νέο κινητήρα.

II. ΝΟΜΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

A. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 53 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΟΧ

1. Κοινή επιχείρηση με χαρακτήρα συνεργασία

- (65) Η Engine Alliance πρέπει να εκτιμηθεί σύμφωνα με τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο της κοινοποίησης πριν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου, της 21ης Δεκεμβρίου 1989, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων (7) τροποποιηθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 (8).
- (66) Η κοινή επιχείρηση βρίσκεται υπό τον κοινό έλεγχο των ιδρυτικών επιχειρήσεων. Η διαχειριστική διάρθρωση της Engine Alliance σημαίνει ότι καμία από τις ιδρυτικές εταιρείες δεν είναι σε θέση να επηρεάσει αποφασιστικά τη διαδικασία λήψης αποφάσεων της κοινής επιχείρησης. Οι αποφάσεις για όλα τα σημαντικά οργανωτικά θέματα θα πρέπει να λαμβάνονται ομόφωνα από την επιτροπή διαχείρισης.
- (67) Οι ιδρυτικές εταιρείες θα εξακολουθήσουν να είναι υπεύθυνες για το σχεδιασμό και την παραγωγή των συστατικών μερών του νέου κινητήρα, ενώ η Engine Alliance θα είναι υπεύθυνη για την τελική συναρμολόγηση, την εμπορία και την πώληση του νέου κινητήρα, ανεξάρτητα από τις ιδρυτικές της εταιρείες. Ο νέος κινητήρας θα διατίθεται στην αγορά με την επωνυμία της Engine Alliance. Η GEAE και η P & W θα πωλούν στην Engine Alliance τα εξαρτήματα που θα είναι υπεύθυνες να παράγουν σε τιμές που θα καθορίζονται βάσει μιας σταθερής μεθόδου. Η Engine Alliance θα έχει το δικό της λογαριασμό εκμετάλλευσης. Τα κέρδη και οι ζημιές θα επιμερίζονται στις ιδρυτικές εταιρείες κατά το τέλος κάθε οικονομικού έτους.

(7) ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 1, διορθωτικό στην ΕΕ L 257 της 21.9.1990, σ. 13.

(8) ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1.

(68) Με βάση τα παραπάνω στοιχεία, η Engine Alliance θεωρείται ως μια επιχείρηση η οποία εκπληρώνει μόνιμα όλες τις λειτουργίες μιας αυτόνομης οικονομικής ενότητας. Για τον λόγο αυτό, είναι μια κοινή επιχείρηση κατά την έννοια του άρθρου 3, παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89.

(69) Εντούτοις, επειδή η δημιουργία της Engine Alliance θα εμπειριέχε τον κίνδυνο συντονισμού της συμπεριφοράς των ιδρυτικών εταιρειών στη γειτονική αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, στην οποία ανταγωνίζονται προς το παρόν τα μέρη⁽⁹⁾ αποκλείεται από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι τα μέρη, με την ίδρυση της Engine Alliance, δημιούργησαν μια κοινή συνεταιριστική επιχείρηση με χαρακτήρα συνεργασίας την οποία ελέγχουν από κοινού και η οποία πρέπει να εκτιμηθεί βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης.

2. Εφαρμογή του άρθρου 81, παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ στην ίδρυση και τη λειτουργία της Engine Alliance

(70) Μια συμφωνία ίδρυσης κοινής επιχείρησης δεν συνιστά καθαυτή περιορισμό του ανταγωνισμού, αλλά μπορεί να υπαχθεί στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 1 (πρώην άρθρο 85 παράγραφος 1) της συνθήκης ΕΚ, εάν πληρούνται όλοι οι όροι που ορίζονται σ' αυτό το άρθρο. Μια κοινή συνεταιριστική επιχείρηση μπορεί να παρεμποδίσει, να περιορίσει ή να στρεβλώσει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στις ιδρυτικές της εταιρείες, εάν τα μέρη είναι ήδη πραγματικοί ή δυνητικοί ανταγωνιστές.

(71) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι δεν είναι ούτε πραγματικοί ούτε δυνητικοί ανταγωνιστές όσον αφορά τον νέο κινητήρα, επειδή δεν μπορούν να τον κατασκευάσουν εντός της καθορισμένης προθεσμίας παρά μόνον όταν συνδυάσουν τις συμπληρωματικές τους τεχνολογίες. Εντούτοις, η πίεση του χρόνου έχει μειωθεί σημαντικά από τότε που έγινε η αρχική κοινοποίηση το 1996, που η μηχανή του αεροσκάφους θα έπρεπε να κατασκευαστεί εντός πολύ περιορισμένης χρονικής περιόδου. Σύμφωνα με τις τρέχουσες εκτιμήσεις της Airbus, το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX δεν πρόκειται να κυκλοφορήσει πριν από το έτος 2004.

(72) Εξάλλου, και τα δύο μέρη δραστηριοποιούνται στην παραπλήσια αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για τα υφιστάμενα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου. Στην αγορά αυτή και τα δύο μέρη προσφέρουν ανταγωνιστικούς αεροστροβιλοκινητήρες των οποίων η προωστική ισχύς κυμαίνεται εντός των ορίων προωστικής ισχύος που έχουν καθοριστεί για τον νέο κινητήρα, δηλαδή από 63 000 έως 93 500 λίβρες. Το γεγονός ότι και τα δύο μέρη κατάφεραν κατά το παρελθόν να κατασκευάσουν μόνον τους νέους κινητήρες των οποίων η προωστική ισχύς κυμαινόταν εντός του εν

λόγω φάσματος δείχνει ότι και τα δύο μέρη διαθέτουν τις απαραίτητες τεχνικές παραγωγής, ώστε να είναι σε θέση να παράγουν μόνον τους τον νέο κινητήρα. Το γεγονός ότι δραστηριοποιούνται ήδη στη γειτονική αγορά σημαίνει ότι δεν υπάρχουν μεγάλα εμπόδια τα οποία θα πρέπει να υπερπηδήσουν.

(73) Τα μέρη ισχυρίζονται εξάλλου ότι δεν θα αναλάμβαναν τον οικονομικό κίνδυνο να κατασκευάσουν μόνον τους τον νέο κινητήρα, λόγω του υψηλού κόστους κατασκευής και της αβέβαιης και περιορισμένης ζήτησης. Το επενδυτικό κόστος για να κατασκευάζαν μόνον τους τον νέο κινητήρα θα ανερχόταν σε ένα δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ περίπου ενώ το κόστος της από κοινού κατασκευής εκτιμάται στα 800 εκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Τα μέρη ισχυρίζονται επίσης ότι θα πραγματοποιούσαν χωριστά αυτή την επένδυση μόνον εάν ήλπιζαν ότι η GEAE και η P & W θα είχαν τόσα πολλά κέρδη που θα τους επέτρεπαν να ανακτήσουν γρήγορα τα επενδυμένα κεφάλαιά τους και θα αντιστάθμιζαν τους σημαντικούς κινδύνους που θα εμπειριέχε αυτή η επένδυση. Τα μέρη εκτιμούν ότι οι επενδύσεις θα αρχίσουν να αποδίδουν περί από το έτος 2020.

(74) Παρά το γεγονός ότι το κόστος κατασκευής του νέου κινητήρα είναι πολύ υψηλό, το γεγονός καθαυτό δεν θα μπορούσε να αποτελέσει σημαντικό εμπόδιο για τα μέρη προκειμένου να κατασκευάσει μόνον του τον καθένα τον εν λόγω κινητήρα. Τα μέρη έχουν πραγματοποιήσει μέχρι τώρα σημαντικές επενδύσεις στις οικογένειες κινητήρων που ήδη διαθέτουν, ορισμένες από τις οποίες κυκλοφορούν στην αγορά πριν από λίγα χρόνια (π.χ. ο P & W 4000). Επιπλέον, και τα δύο μέρη ανήκουν σε διεθνείς εταιρείες με πολύ σημαντικούς χρηματοοικονομικούς πόρους. Η GEAE αποτελεί μέρος της General Electric Company, της μεγαλύτερης εταιρείας στον κόσμο, και η P & W ανήκει στην United Technologies Corporation, που είναι και οι δύο εταιρείες με πολύ σημαντικές χρηματοοικονομικές δυνατότητες (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 5 έως 8). Κατά συνέπεια, καθένα από τα δύο μέρη θα μπορούσε να αναλάβει μόνον του τους τεχνικούς και χρηματοοικονομικούς κινδύνους που συνδέονται με το σχεδιασμό και την παραγωγή του νέου κινητήρα. Τα μέρη θα μπορούσαν επίσης να μειώσουν τους χρηματοοικονομικούς κινδύνους μοιράζοντας το κόστος με εταίρους, οι οποίοι θα έπαιζαν το ρόλο των προμηθευτών και των υπεργολαβών.

(75) Με βάση τα παραπάνω η Επιτροπή κρίνει ότι, παρότι θα στοίχιζε λιγότερο στα μέρη να κατασκευάσουν το νέο κινητήρα από κοινού, έχουν εντούτοις την τεχνική και την οικονομική δυνατότητα να τον κατασκευάσει καθένα χωριστά. Επομένως, τα μέρη θα μπορούσαν να ήταν ανταγωνιστές για το νέο κινητήρα στο πλαίσιο ενός περιορισμένου ολιγοπωλίου που θα το αποτελούσαν μάλιστα μόνον τρεις κατασκευαστές. Η ίδρυση και η λειτουργία της Engine Alliance περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό για το νέο κινητήρα, επειδή μειώνει τον αριθμό των πιθανών προμηθευτών από τρεις (GEAE, P & W και Rolls-Royce) σε δύο (Engine Alliance και Rolls-Royce).

⁽⁹⁾ Όσον αφορά τον ορισμό της παραπλήσιας αγοράς, βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 30-37.

3. Συνέπειες για το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών

- (76) Επειδή οι πιθανοί πελάτες για τον νέο κινητήρα είναι οι αεροπορικές εταιρείες οι οποίες διαθέτουν εκτεταμένο δίκτυο αερογραμμών και εκτελούν πτήσεις μεγάλων αποστάσεων κυρίως στην περιοχή του ασιατικού Ειρηνικού, οι συνέπειες από την ίδρυση της Engine Alliance θα γίνουν κατά κύριο λόγο αισθητές στην περιοχή αυτή. Εντούτοις, αεροσκάφη με αεροστροβιλοκινητήρες αγοράζονται και χρησιμοποιούνται και από αεροπορικές εταιρείες του ΕΟΧ καθώς και από αεροπορικές εταιρείες εκτός ΕΟΧ, οι οποίες όμως μεταφέρουν επιβάτες ανάμεσα στα κράτη μέλη. Στους πιθανούς πελάτες συνεπώς περιλαμβάνονται και οι εταιρείες που έχουν την έδρα τους εντός του ΕΟΧ καθώς και ένας κατασκευαστής σκελετών αεροσκαφών, η Airbus, η οποία έχει την έδρα της στη Γαλλία. Εξάλλου, η GEAE και η P & W προωθούν τα προϊόντα τους στην αγορά μέσω των αντιπροσώπων τους που είναι εγκατεστημένοι εντός του ΕΟΧ και διαθέτουν εγκαταστάσεις συντήρησης και επισκευής καθώς και αποθήκες ανταλλακτικών εντός του ΕΟΧ. Επομένως, η ίδρυση της Engine Alliance θα μπορούσε να επηρεάσει σημαντικά το εμπόριο μεταξύ των κρατών μελών κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

B. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 53 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΕΟΧ

- (77) Η κοινοποιηθείσα συμφωνία ανάμεσα στην GEAE και την P & W παρουσιάζει τα ακόλουθα χαρακτηριστικά: αφορά την κατασκευή ενός νέου κινητήρα για ένα σχεδιαζόμενο αεροσκάφος, δύο προϊόντα που δεν διατίθενται ακόμη στην αγορά και των οποίων η ζήτηση είναι αβέβαιη. Η κατασκευή αυτού του νέου κινητήρα συνεπάγεται μεγάλες επενδύσεις, οι οποίες δεν προβλέπεται να αρχίσουν να αποδίδουν πριν παρέλθουν τουλάχιστον δεκαπέντε έτη. Εξάλλου, παρόλο ότι μειώνει τον αριθμό των πιθανών ανταγωνιστών, αποτελεί μια ρεαλιστική εναλλακτική λύση για τον μόνο εναπομείνοντα προμηθευτή κινητήρων, τη Rolls-Royce, η οποία θα μπορούσε να προσφέρει μια παραλλαγή ενός από τους κινητήρες που ήδη κατασκευάζει.
- (78) Η Επιτροπή λαμβάνοντας υπόψη όλους αυτούς τους παράγοντες συμπεραίνει ότι η κοινοποιηθείσα συμφωνία ανάμεσα στην GEAE και την P & W πληροί τους τέσσερις όρους οι οποίοι ορίζονται στο άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και στο άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, προκειμένου να τύχει απαλλαγής.

1. Τεχνική και οικονομική πρόοδος

- (79) Η ανταγωνιστική πίεση στον τομέα των αερομεταφορών έχει ως συνέπεια να καθοριστούν αυστηρότερα κριτήρια επίδοσης, ειδικά όσον αφορά το λειτουργικό κόστος και τα περιβαλλοντικά πρότυπα. Αυτά τα κριτήρια επίδοσης εφαρμόζονται τόσο στα νέα αεροσκάφη που εκτελούν μεγάλα δρομολόγια όσο και στους κινητήρες γι' αυτά τα αεροσκάφη. Ο νέος κινητήρας θα πρέπει να πληροί αυστηρότερα κριτήρια επίδοσης απ' ό,τι οποιοσδήποτε από τους υπάρχοντες κινητήρες. Η συνεργασία επιτρέπει στα μέρη να

συγκεντρώσουν τις προσπάθειές τους στην κατασκευή των ειδικών συστατικών μερών του κινητήρα στα οποία διαθέτουν τεχνολογικό πλεονέκτημα, όπως είναι π.χ. η τεχνολογία στροβιλοκινητήρων με ανεμιστήρα της P & W και η τεχνολογία συμπιεστών υψηλής πίεσης της GEAE. Η συνεργασία θα επιτρέψει στα μέρη να κατασκευάσουν έναν κινητήρα ο οποίος θα είναι φθηνότερος από την άποψη της συντήρησης και του κόστους μεταφοράς ανά επιβάτη και ανά μίλι, θα εκπέμπει λιγότερα αέρια και θα προκαλεί λιγότερο θόρυβο απ' ό,τι οι υπάρχοντες κινητήρες των μερών. Δεν υπάρχει κινητήρας στην αγορά που να πληροί αυτά τα κριτήρια.

- (80) Οι αρμοδιότητες για το σχεδιασμό και την παραγωγή εντός της Engine Alliance θα καταναλωθούν ανάμεσα στα μέρη με βάση τα τεχνολογικά τους πλεονεκτήματα. Κατ' αυτό τον τρόπο τα μέρη θα μπορέσουν να κατασκευάσουν τον κινητήρα εντός συντομότερου χρονικού διαστήματος. Η συνεργασία αυτή εξάλλου θα μειώσει σημαντικά και το κόστος παραγωγής. Οι επενδυτικές δαπάνες στην περίπτωση που κάθε μέρος θα κατασκεύαζε μόνο του τον κινητήρα θα ανερχόταν, κατά την άποψη των μερών, σε ένα δισεκατομμύριο δολάρια ΗΠΑ περίπου έναντι 800 εκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ περίπου στην περίπτωση της από κοινού κατασκευής.

2. Το όφελος για τους καταναλωτές

- (81) Ο νέος τελειοποιημένος από τεχνική άποψη κινητήρας θα είναι προς όφελος και των κατασκευαστών σκελετών αεροσκαφών όσο και των αεροπορικών εταιρειών. Η Airbus μάλιστα δήλωσε ότι είναι υπέρ της Engine Alliance, γιατί της προσφέρει έναν ακόμη κινητήρα για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX.
- (82) Ο νέος κινητήρας παρουσιάζει επίσης και άλλα πλεονεκτήματα, επειδή μειώνει το λειτουργικό κόστος, είναι κατάλληλος για μεγαλύτερες διαδρομές χωρίς ενδιάμεση στάση και πληροί τα νέα κριτήρια όσον αφορά το θόρυβο εντός των αεροδρομίων. Το μειωμένο λειτουργικό κόστος προβλέπεται να ωφελήσει τους κατασκευαστές σκελετών αεροσκαφών όσο και τις αεροπορικές εταιρείες καθώς και, σε τελευταία ανάλυση, τους επιβάτες των αεροπορικών εταιρειών με μείωση των τιμών εξαιτίας των μεγάλων ανταγωνιστικών πιέσεων στην αγορά.

3. Ο απαραίτητος χαρακτήρας της επιχείρησης

- (83) Τα μέρη, αν και θα μπορούσαν από τεχνική και οικονομική άποψη να κατασκευάσουν μόνο του το καθένα τον νέο κινητήρα, θα χρειαζόνταν περισσότερο χρόνο και το κόστος δεν θα ήταν το ίδιο με αυτό της Engine Alliance. Προς το παρόν δεν υπάρχει κανένας ανταγωνιστικός κινητήρας στην αγορά, αλλά η Rolls-Royce κατασκευάζει μια παραλλαγή του δικού της κινητήρα Trent για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX. Κατά συνέπεια, η συνεργασία είναι ο μόνος τρόπος για να τεθεί στην αγορά γρηγορότερα από ό,τι θα ήταν δυνατόν υπό διαφορετικές συνθήκες ένας ανταγωνιστικός κινητήρας.

- (84) Συνεπώς, η ίδρυση και λειτουργία της Engine Alliance μπορεί να θεωρηθεί ως απαραίτητη για την επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων. Θα πρέπει όμως να διασφαλιστεί ότι η συνεργασία δεν θα υπερβαίνει το πεδίο δραστηριοτήτων που είχε κοινοποιηθεί και είχε θεωρηθεί ως απαραίτητο για την επίτευξη των προαναφερόμενων στόχων.
- (85) Η Επιτροπή πιστεύει ότι υπάρχει κίνδυνος να προσαρμοστεί αργότερα ο κινητήρας ώστε να χρησιμοποιείται και για άλλα αεροσκάφη εκτός από αυτά για τα οποία προοριζόταν αρχικά. Τα μέρη έχουν επιβεβαιώσει ότι ο νέος κινητήρας θα μπορούσε να προσαρμοστεί ώστε να χρησιμοποιηθεί και για άλλα αεροσκάφη, παρά το γεγονός ότι η προσαρμογή αυτή θα ήταν δαπανηρή και χρονοβόρα. Όπως επισημαίνεται παραπάνω, στις αιτιολογικές σκέψεις 34 και 35, οι αεροστροβιλοκινητήρες μετασκευάζονται συχνά ώστε να αποκτήσουν πρόσθετα χαρακτηριστικά και να είναι κατάλληλοι και για άλλα αεροσκάφη εκτός από αυτά για τα οποία προοριζόταν αρχικά. Οι τρεις κατασκευαστές έχουν αναπτύξει κατά το παρελθόν «οικογένειες» κινητήρων για ένα ευρύ φάσμα αεροσκαφών. Οι ενέργειες αυτές ενθαρρύνονται συχνά από τις αεροπορικές εταιρείες και τους κατασκευαστές σκελετών αεροσκαφών, που ψάχνουν για νέους και με καλύτερες επιδόσεις κινητήρες για τους νέους τύπους αεροσκαφών και ζητούν από τους κατασκευαστές κινητήρων να κατασκευάζουν παραλλαγές των υφισταμένων κινητήρων. Το ενδεικτικό φάσμα προωστικής ισχύος του νέου κινητήρα είναι τελικά αρκετά ευρύ ώστε να επιτρέπει τέτοιες προσαρμογές.
- (86) Στην περίπτωση που ο νέος κινητήρας, με τα μοναδικά χαρακτηριστικά που διαθέτει, θα είχε εμπορική επιτυχία, τα μέρη θα είχαν κάποιο κίνητρο να τον προσαρμόσουν ώστε να μπορεί να χρησιμοποιείται και σε υπάρχοντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου αντ'ι να κατασκευάζουν παραλλαγές των δικών τους κινητήρων. Τα μέρη θα είχαν κάποιο κίνητρο να κατασκευάσουν τέτοιες παραλλαγές προκειμένου να αναρτήσουν τα κεφάλαια που θα έχουν επενδύσει για τον νέο κινητήρα. Το γεγονός αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα τη μείωση του ανταγωνισμού ανάμεσα στα μέρη στην αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για τα υπάρχοντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου, όπου ανταγωνίζονται προς το παρόν τα μέρη και συνδυασμένο μερίδιό τους είναι πολύ υψηλό (βλέπε αιτιολογικές σκέψεις 42 έως 45). Θα είχε επίσης ως συνέπεια τη μείωση των δυνατοτήτων επιλογής των πελατών. Η αγορά αεροστροβιλοκινητήρων για τα υπάρχοντα εμπορικά αεροσκάφη φαρδιάς ατράκτου χαρακτηρίζεται από τα πολύ υψηλά εμπόδια εισόδου σ' αυτήν και από την πολύ μεγάλη συγκέντρωση, δεδομένου ότι υπάρχουν μόνον τρεις κατασκευαστές. Η αγορά αυτή επίσης είναι πολύ σημαντική από οικονομική άποψη.
- (87) Με βάση τα προαναφερόμενα, η Επιτροπή θεωρεί ότι είναι απαραίτητο να επιβληθεί ως όρος ότι η συνεργασία θα περιορίζεται αυστηρά σε έναν ειδικό κινητήρα ο οποίος θα προορίζεται αποκλειστικά για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX και για τους πιθανούς επιμηκνόμενους τύπους του αεροσκάφους B747-400. Είναι επίσης απαραίτητο να επιβληθούν ορισμένες υποχρεώσεις στα μέρη, ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι η συνεργασία δεν θα επεκταθεί και σε άλλα προϊόντα.

4. Διατήρηση ανταγωνιστικών συνθηκών

- (88) Θα διατηρηθούν οι ανταγωνιστικές πιέσεις σε σχέση με τον νέο κινητήρα, δεδομένου ότι η Rolls-Royce θα προσφέρει το δικό της κινητήρα Trent 900 για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX. Έχει ήδη υπογραφεί σχετικό πρωτόκολλο συμφωνίας ανάμεσα στην Airbus και την Rolls-Royce. Η Rolls-Royce αποτελεί επίσης έναν πιθανό ανταγωνιστή για

έναν κινητήρα ο οποίος θα προορίζεται για τους πιθανούς επιμηκνόμενους τύπους του αεροσκάφους B747-400. Επομένως, η συνεργασία μεταξύ των μερών δεν θα εξαλείψει τον ανταγωνισμό για την προμήθεια του νέου κινητήρα.

Γ. ΟΡΟΙ ΠΟΥ ΘΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ

- (89) Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού αριθ. 17 και το πρωτόκολλο αριθ. 21 της συμφωνίας ΕΟΧ, η Επιτροπή μπορεί να επιβάλει όρους με μίαν απόφαση σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ. Για τους λόγους οι οποίοι εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 85, 86 και 87, η απόφαση θα πρέπει να συνοδεύεται από έναν όρο σύμφωνα με τον οποίο η Engine Alliance θα ασχοληθεί αποκλειστικά με τον νέο κινητήρα για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος A3XX και για τους τυχόν μελλοντικούς επιμηκνόμενους τύπους του αεροσκάφους B747-400. Θα πρέπει επίσης να διασφαλιστεί ότι οι ιδρυτικές εταιρείες θα αναπτύξουν χωριστά την τεχνολογία που είναι απαραίτητη για την κατασκευή των συστατικών μερών για τα οποία είναι υπεύθυνες.
- (90) Το πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance προσδιορίζεται με βάση τους τύπους αεροπλάνων στα οποία θα τοποθετηθεί μελλοντικά ο νέος κινητήρας. Ένας άλλος τρόπος θα ήταν να καθορισθεί αυτό το πεδίο δραστηριοτήτων με βάση την προωστική ισχύ του νέου κινητήρα. Αυτός ο προσδιορισμός όμως είναι δύσκολος στη συγκεκριμένη περίπτωση, επειδή ούτε η Airbus ούτε η Boeing δεν έχουν λάβει ακόμη τελική απόφαση σχετικά με την ισχύ του κινητήρα που θα χρειαστούν για τα μελλοντικά τους αεροσκάφη. Εξάλλου, το φάσμα προωστικής ισχύος ενός κινητήρα αυξάνεται συχνά μετά από αίτηση των κατασκευαστών σκελετών αεροσκαφών. Επομένως, η Engine Alliance θα πρέπει να διαθέτει επαρκή περιθώρια ώστε να προσαρμόσει το φάσμα της προωστικής ισχύος σύμφωνα με τις απαιτήσεις των κατασκευαστών.
- (91) Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο νέος κινητήρας θα προσφέρεται μόνο για τα μελλοντικά εμπορικά αεροσκάφη, θα πρέπει να προσδιοριστούν και οι πιθανοί τύποι αεροσκαφών για τα οποία προορίζεται ο νέος κινητήρας με βάση τον αριθμό των επιβατών. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμο να περιορίσει τη χρήση του νέου κινητήρα στο αεροσκάφος A3XX και στους πιθανούς επιμηκνόμενους τύπους του αεροσκάφους Boeing B747-400 οι οποίοι είναι σχεδιασμένοι κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορούν να μεταφέρουν άνω των 450 επιβατών⁽¹⁰⁾.

Δ. ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ ΠΟΥ ΘΑ ΣΥΝΟΔΕΥΟΥΝ ΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ

- (92) Για να είναι σε θέση η Επιτροπή να ελέγχει εάν τα μέρη συμμορφώνονται με τον παραπάνω όρο, η απόφαση θα πρέπει επίσης να συνοδεύεται και από ορισμένες υποχρεώσεις σύμφωνα με το άρθρο 86 του κανονισμού αριθ. 17 και του πρωτοκόλλου αριθ. 21 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ. Για να μπορεί η Επιτροπή να ελέγχει ότι η συνεργασία δεν υπερβαίνει το πεδίο δραστηριοτήτων χωρίς τη δική της έγκριση, τα μέρη θα πρέπει να κοινοποιήσουν στην Επιτροπή το συντομότερο δυνατό οποιαδήποτε αλλαγή που πρόκειται να επέλθει στο πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance και οπωσδήποτε πριν την πραγματοποίηση οποιασδήποτε τέτοιας αλλαγής.

⁽¹⁰⁾ Σύμφωνα με τις τελευταίες εκτιμήσεις της Boeing η μεταφορική ικανότητα του επιμηκνόμενου B747-400X ανέρχεται σε 485 επιβάτες περίπου.

- (93) Για να μπορεί η Επιτροπή να εξακριβώνει ότι θα παραμένει αναλλοίωτο το κοινοποιηθέν πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance, η Engine Alliance θα πρέπει να αποτελέσει χωριστό νομικό πρόσωπο που θα ασκεί εμπορικές δραστηριότητες για ίδιο λογαριασμό και θα εφαρμόζει τους ίδιους όρους έναντι των μητρικών της εταιρειών όπως και έναντι των λοιπών όσον αφορά την προμήθεια κινητήρων αεροσκαφών. Θα τηρεί επίσης χωριστά λογιστικά βιβλία. Η συμφωνία LLC προβλέπει ότι η Engine Alliance θα ελέγχεται κάθε χρόνο από ανεξάρτητους ελεγκτές. Επιπλέον, η Engine Alliance θα έχει την υποχρέωση να κοινοποιεί στην Επιτροπή τις εκθέσεις ελέγχου. Η ίδια υποχρέωση ισχύει και για τα λογιστικά βιβλία, εάν της το ζητήσει η Επιτροπή.
- (94) Η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν είναι ρεαλιστικό από οικονομική άποψη να απαγορεύσει στις ιδρυτικές εταιρείες να επιδοτούν ή να ενισχύουν άμεσα ή έμμεσα την Engine Alliance. Αυτό θα ήταν ανέφικτο, λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών αυτής της αγοράς, που είναι το πολύ υψηλό κόστος κατασκευής και το μεγάλο χρονικό διάστημα που χρειάζεται για την κατασκευή αυτή.
- (95) Η Engine Alliance θα πρέπει να διαθέτει στην αγορά και να πωλεί μόνο τον νέο κινητήρα. Εάν επιτρεπόταν στην κοινή επιχείρηση να εμπορεύεται και να πωλεί και τους κινητήρες που κατασκευάζουν μόνο τους τα μέρη, θα περιοριζόταν ο ανταγωνισμός ανάμεσα στα μέρη όσον αφορά τους κινητήρες που ήδη κατασκευάζουν. Η κοινοποιηθείσα συμφωνία LLC προβλέπει ότι η πώληση του νέου κινητήρα θα αποτελέσει ευθύνη της Engine Alliance και ότι η Engine Alliance δεν θα εμπορεύεται κανέναν από τους άλλους κινητήρες των μερών. Θα πρέπει επίσης να προσδιοριστεί ο ρόλος του προσωπικού εμπορίας και πώλησης της P & W και της GEAE. Οι ιδρυτικές εταιρείες συνεπώς δεν μπορούν να εμπορεύονται τον νέο κινητήρα ή να έχουν πρόσβαση στις απαντήσεις που δίνονται στους πιθανούς αγοραστές του νέου κινητήρα. Εξάλλου, στην περίπτωση που κάποιος πελάτης ζητήσει προσφορά για πολλούς κινητήρες, η οποία θα περιλαμβάνει τόσο τον νέο κινητήρα όσο και τους κινητήρες που κατασκευάζουν μόνο τους τα μέρη, οι εκπτώσεις ή οι υπόλοιποι όροι που ισχύουν για την πώληση του νέου κινητήρα θα πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο χωριστής προσφοράς. Οι ιδρυτικές εταιρείες δεν μπορούν να αποκαλύπτουν στην Engine Alliance ούτε η μία στην άλλη τους όρους των δικών τους χωριστών προσφορών.
- (96) Προκειμένου να διατηρηθεί ο ανταγωνισμός ανάμεσα στα μέρη εκτός του πλαισίου της Engine Alliance, θα πρέπει επίσης η ανταλλαγή εμπιστευτικών πληροφοριών να περιορίζεται σε αυτές που είναι αναγκαίες ώστε να διασφαλίζεται η καλή λειτουργία της κοινής επιχείρησης. Σύμφωνα με τη συμφωνία LLC, η Engine Alliance και τα μέρη θα πρέπει να λάβουν κάποια μέτρα διασφάλισης, τα οποία θα παρεμποδίζουν την ανταλλαγή ευαίσθητων πληροφοριών από την άποψη του ανταγωνισμού. Στα μέτρα αυτά περιλαμβάνεται η υποχρέωση να τηρούνται χωριστά, εντός των εγκαταστάσεων του κάθε μέρους, όλες οι εμπιστευτικές πληροφορίες οι οποίες δεν είναι απαραίτητες για την κατασκευή του νέου κινητήρα, καθώς και η υποχρέωση που έχουν τα μέρη να εκπαιδεύσουν καταλλήλως το προσωπικό τους ώστε να τηρούν τα μέτρα ασφάλισης του απορρήτου. Επιπλέον, θα πρέπει να επισημανθεί ότι δεν πρέπει να ανταλλάσονται

μεταξύ των GEAE, P & W και της Engine Alliance εμπιστευτικές πληροφορίες συμπεριλαμβανομένων των απορρήτων πληροφοριών τεχνολογικού περιεχομένου, της στρατηγικής εμπορίας, των ποσοτήτων, των τιμών, των εκπτώσεων και των λοιπών όρων πώλησης, όσον αφορά τις χωριστές προσφορές κινητήρων των GEAE και P & W. Θα πρέπει επίσης να υποχρεωθεί το προσωπικό της Engine Alliance να υπογράψει συμφωνία τήρησης του απορρήτου ώστε να διασφαλιστεί ότι θα τηρούνται αυτές οι αρχές.

E. ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΗΣ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

- (97) Σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού αριθ. 17 και το πρωτόκολλο αριθ. 21 της συμφωνίας ΕΟΧ, η απόφαση εφαρμογής του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης εκδίδεται για ορισμένο χρονικό διάστημα. Σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού αριθ. 17, η ημερομηνία έναρξης της ισχύος της απόφασης αυτής δεν μπορεί να είναι προγενέστερη της ημερομηνίας κοινοποίησης.
- (98) Η παρούσα απόφαση αφορά έναν τομέα όπου χρειάζεται πολύς χρόνος για την παραγωγή ενός νέου προϊόντος και χρειάζονται τουλάχιστον δεκαπέντε χρόνια μέχρι να αρχίσουν να αποδίδουν οι επενδύσεις. Ενόψει αυτού και σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού αριθ. 17, η παρούσα απόφαση θα αρχίσει να ισχύει από την ημερομηνία της κοινοποίησης και για περίοδο δεκαπέντε (15) ετών. Η απαλλαγή, συνεπώς, χορηγείται μέχρι τις 26 Σεπτεμβρίου 2011.
- (99) Η παρούσα απόφαση εκδίδεται με την επιφύλαξη της εφαρμογής του άρθρου 82 [πρώην 86] της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 54 της συμφωνίας ΕΟΧ.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ, οι διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ κηρύσσονται με την παρούσα απόφαση ανεφάρμοστες όσον αφορά i) το πρωτόκολλο συμφωνίας της 27ης Μαΐου 1998 ανάμεσα στην Engine Alliance και την Airbus, ii) τη συμφωνία σύστασης της κοινής επιχείρησης της 28ης Αυγούστου 1996 και iii) την συμφωνία Limited Liability Company της 28ης Αυγούστου 1996.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση υπόκειται στον ακόλουθο όρο:

το πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance θα πρέπει να περιοριστεί στο σχεδιασμό, την κατασκευή, την εμπορία, την πώληση, τη συντήρηση και την επισκευή του κοινοποιηθέντος νέου κινητήρα αεροσκαφών, καθώς και των παραλλαγών του. Ο εν λόγω κινητήρας και οι παραλλαγές του θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν μόνο για το σχεδιαζόμενο αεροσκάφος Airbus A3XX και για οποιαδήποτε παραλλαγή αυτού του αεροσκάφους που θα χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίων, καθώς και για οποιοδήποτε μελλο-

ντικό τετρακινητήριο αεροσκάφος Boeing το οποίο, στην τυπική του διαμόρφωση, είναι σχεδιασμένο κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να μεταφέρει άνω των 450 επιβατών. Η κοινή επιχείρηση θα πρέπει να περιοριστεί στις εργασίες που είναι απαραίτητες για την ενσωμάτωση των δομοστοιχείων και για την προσαρμογή του κινητήρα στον σκελετό. Ειδικότερα, η GEAE και η P & W θα αναπτύξουν χωριστά η μία από την άλλη τις τεχνολογίες που είναι απαραίτητες για τα βασικά δομοστοιχεία τα οποία έχει αναλάβει κάθε μία από αυτές, δηλαδή όσον αφορά την GEAE τον συμπίεστη υψηλής πίεσης, τον αεριοστρόβιλο υψηλής πίεσης και τον θάλαμο καύσης υψηλής πίεσης και όσον αφορά την P & W τον ανεμιστήρα, τον συμπίεστη χαμηλής πίεσης, τον αεριοστρόβιλο χαμηλής πίεσης και το κάλυμμα της εξάτμισης του αεριοστρόβιλου.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση υπόκειται στις ακόλουθες υποχρεώσεις:

1. τα μέρη κοινοποιούν στην Επιτροπή το ταχύτερο δυνατόν οποιαδήποτε προτεινόμενη αλλαγή όσον αφορά το πεδίο δραστηριοτήτων της Engine Alliance και μάλιστα πριν υλοποιηθεί οποιαδήποτε αλλαγή·
2. η Engine Alliance συνιστά ως χωριστό νομικό πρόσωπο που ασκεί τις εμπορικές της δραστηριότητες για ίδιο λογαριασμό διαπραγματεύεται απευθείας τις συμβάσεις με τους πελάτες της και θα εφαρμόζει τους ίδιους όρους έναντι των μητρικών της εταιρειών όπως και έναντι των λοιπών όσον αφορά την προμήθεια κινητήρων αεροσκαφών. Τα λογιστικά βιβλία, καθώς και οι εκθέσεις ελέγχου της Engine Alliance, τηρούνται βάσει χωριστού λογιστικού συστήματος σε σχέση με την P & W και την GEAE. Οι εκθέσεις ελέγχου κοινοποιούνται στην Επιτροπή. Η Engine Alliance υποχρεούται επίσης να κοινοποιήσει και τα λογιστικά στοιχεία, εάν της το ζητήσει η Επιτροπή. Η P & W και η GEAE δεν υποχρεούνται και δεν πρέπει να διαθέτουν η μία στην άλλη τις πληροφορίες που αφορούν το πραγματικό κόστος·
3. το προσωπικό εμπορίας και πωλήσεων της P & W και της GEAE περιορίζεται στο ρόλο των επαφών με τους πελάτες και της διαβίβασης των αιτήσεων για γενικές πληροφορίες όσον αφορά τα διάφορα προϊόντα, καθώς και για τεχνικές πληροφορίες όσον αφορά τον νέο κινητήρα. Το προσωπικό της P & W και της GEAE δεν έχει πρόσβαση στις απαντήσεις που θα δίνονται στους πελάτες από την Engine Alliance·
4. εάν κάποιος πελάτης ζητήσει μια προσφορά για πολλούς κινητήρες που θα αφορά, αφενός, τους κινητήρες που κατασκευάζει η P & W ή/και η International Aero-engines ή

κινητήρες που κατασκευάζει η GEAE ή/και η CFMI και, αφετέρου, τον νέο κινητήρα, οι εκπτώσεις ή οι άλλοι όροι πώλησης του νέου κινητήρα θα αποτελέσουν αντικείμενο χωριστής προσφοράς. Εξάλλου, ούτε η GEAE ούτε η P & W δεν θα αποκαλύψουν στην Engine Alliance ούτε η μία στην άλλη τη φύση ή τους όρους που θα έχει επιλέξει καθεμία για τις δικές της χωριστές προσφορές·

5. όσον αφορά τις χωριστές προσφορές κινητήρων των GEAE και των P & W η Engine Alliance, η P & W και η GEAE λαμβάνουν μέτρα διασφάλισης ώστε να μην ανταλλάσσονται ανάμεσα τους εμπιστευτικές και ευαίσθητες από την άποψη του ανταγωνισμού πληροφορίες, όπως είναι οι απόρρητες πληροφορίες τεχνολογικού περιεχομένου, οι στρατηγικές εμπορίας, οι ποσότητες, οι τιμές ή θέματα που αναφέρονται στο σημείο 4 («εμπιστευτικές πληροφορίες»), συμπεριλαμβανομένης της απαιτήσεως το προσωπικό της Engine Alliance να υπογράψει μια συμφωνία τήρησης του απορρήτου ούτως ώστε να διασφαλιστεί η τήρηση αυτών των αρχών.

Άρθρο 4

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την ημερομηνία κοινοποίησης των συμφωνιών που αναφέρονται στο άρθρο 1 μέχρι τις 26 Σεπτεμβρίου 2011.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στις ακόλουθες επιχειρήσεις:

1. General Electric Company
1299 Pennsylvania Avenue, NW
Suite 1100W
Washington, D.C. 20004
USA
2. United Technologies Corporation
United Technologies Building
Hartford, Connecticut 06101
USA.

Βρυξέλλες, 14 Σεπτεμβρίου 1999.

Για την Επιτροπή

Karel VAN MIERT

Μέλος της Επιτροπής

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Φεβρουαρίου 2000

για την κατάργηση της απόφαση 2000/133/ΕΚ σχετικά με μέτρα προστασίας όσον αφορά τις εισαγωγές από το Ισραήλ ζώντων ιπποειδών, ζώντων πτηνών και αυγών επώασης

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2000) 494]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2000/183/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

την οδηγία 91/496/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1991, για τον καθορισμό των βασικών αρχών σχετικά με την οργάνωση των κτηνιατρικών ελέγχων των ζώων προέλευσης τρίτων χωρών που εισάγονται στην Κοινότητα και την τροποποίηση των οδηγιών 89/662/ΕΟΚ, 90/425/ΕΟΚ και 90/675/ΕΟΚ ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 96/43/ΕΚ ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 18 παράγραφος 7,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Μετά από την ανακοίνωση κρουσμάτων του ιού του πυρετού του Δυτικού Νείλου σε χήνες στο Ισραήλ, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση 2000/133/ΕΚ, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με μέτρα προστασίας έναντι των εισαγωγών από το Ισραήλ ζώντων ιπποειδών, ζώντων πτηνών και αυγών επώασης ⁽³⁾. Η απόφαση αυτή εφαρμόζεται μέχρι τις 31 Μαρτίου 2000.
- (2) Από την έκδοση της προαναφερόμενης απόφασης, οι αρχές του Ισραήλ διαβίβασαν πρόσθετα στοιχεία και εγγυήσεις που επιτρέπουν να καταργηθούν τα μέτρα προστασίας.

(3) Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να καταργηθεί η απόφαση 2000/133/ΕΚ.

(4) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης κτηνιατρικής επιτροπής,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Καταργείται η απόφαση 2000/133/ΕΚ.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 25 Φεβρουαρίου 2000.

Για την Επιτροπή

David BYRNE

Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 268 της 24.9.1991, σ. 56.

⁽²⁾ ΕΕ L 162 της 1.7.1996, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 43 της 16.2.2000, σ. 35.

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στην απόφαση 2000/103/ΕΚ της Επιτροπής, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, περί τροποποιήσεως της απόφασης 1999/354/ΕΚ για την αποδοχή των δαπανών που προβλέπονται από ορισμένα κράτη μέλη για το έτος 1999 όσον αφορά την εφαρμογή των καθεστώτων παρακολούθησης και ελέγχου της κοινής αλιευτικής πολιτικής

(Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων L 29 της 4ης Φεβρουαρίου 2000)

Σελίδα 34, παράρτημα Ι, τελευταία στήλη, τρίτη γραμμή:

αντί: «10 168 317»,

διάβαζε: «10 417 268».
