

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

Περιεχόμενα

I Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση

- * Απόφαση αριθ. 1600/2002/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2002, για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον 1
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1601/2002 της Επιτροπής, της 9ης Σεπτεμβρίου 2002, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών κατά την εισαγωγή για τον καθορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 16
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1602/2002 της Επιτροπής, της 9ης Σεπτεμβρίου 2002, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή της οδηγίας 1999/105/EK του Συμβουλίου όσον αφορά την άδεια που παρέχει κράτος μέλος για την απαγόρευση της εμπορίας συγκεκριμένου βασικού πολλαπλασιαστικού υλικού στον τελικό χρήστη 18
- * Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1603/2002 της Επιτροπής, της 9ης Σεπτεμβρίου 2002, για την τροποποίηση του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1535/2002 της Επιτροπής, της 28ης Αυγούστου 2002, για παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1251/1999 του Συμβουλίου, για τη θέσπιση καθεστώτος στήριξης των παραγωγών ορισμένων αροτραίων καλλιιεργειών, όσον αφορά τις πληρωμές βάσει της έκτασης για ορισμένες αροτραίες καλλιιεργειες και τις πληρωμές βάσει προσωρινής παύσης της καλλιιεργειας για την περίοδο εμπορίας 2002/03 στους παραγωγούς ορισμένων περιοχών της Γερμανίας 21
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1604/2002 της Επιτροπής, της 9ης Σεπτεμβρίου 2002, για τροποποίηση των επιστροφών κατά την εξαγωγή της λευκής ζάχαρης και της ακατέργαστης ζάχαρης σε φυσική κατάσταση 23

II Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση

Επιτροπή

2002/746/EK:

- * Απόφαση της Επιτροπής, της 5ης Ιουλίου 2002, σε μια διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ (COMP/37.730 — AuA/LH) ⁽¹⁾ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 2502] 25
- 2002/747/EK:
- * Απόφαση της Επιτροπής, της 9ης Σεπτεμβρίου 2002, για τη θέσπιση των οικολογικών κριτηρίων απονομής του κοινοτικού οικολογικού σήματος στους ηλεκτρικούς λαμπτήρες και την τροποποίηση της απόφασης 1999/568/EK ⁽¹⁾ [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 3310] 44

2

⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

I

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων απαιτείται δημοσίευση)

**ΑΠΟΦΑΣΗ αριθ. 1600/2002/ΕΚ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ
της 22ας Ιουλίου 2002
για τη θέσπιση του έκτου κοινοτικού προγράμματος δράσης για το περιβάλλον**

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ ΚΑΙ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ
ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως
το άρθρο 175 παράγραφος 3,

την πρόταση της Επιτροπής ⁽¹⁾,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής ⁽²⁾,

τη γνώμη της Επιτροπής των Περιφερειών ⁽³⁾,

Αποφασίζοντας σύμφωνα με τη διαδικασία του άρθρου 251 της
συνθήκης ⁽⁴⁾, έχοντας υπόψη το κοινό σχέδιο που ενέκρινε η επι-
τροπή συνδιαλλαγής την 1η Μαΐου 2002,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ένα καθαρό και υγιές περιβάλλον είναι βασικό για την
ευζωία και την ευημερία της κοινωνίας, η συνεχιζόμενη όμως
μεγέθυνση σε παγκόσμιο επίπεδο θα οδηγήσει σε συνεχείς
πιέσεις στο περιβάλλον.
- (2) Το πέμπτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον
με στόχο την αειφορία έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2000,
έχοντας προσφέρει ορισμένες σημαντικές βελτιώσεις.
- (3) Απαιτείται συνεχής προσπάθεια προκειμένου να επιτευχθούν
οι περιβαλλοντικοί γενικοί και επί μέρους στόχοι τους
οποίους έχει ήδη καθορίσει η Κοινότητα και χρειάζεται ένα
έκτο κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον (το
«πρόγραμμα») το οποίο ορίζεται στην παρούσα απόφαση.
- (4) Ορισμένα σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα παραμένουν,
ενώ αναφύονται νέα που απαιτούν περαιτέρω δράση.

- (5) Απαιτείται μεγαλύτερη εστίαση στην πρόληψη και την εφαρ-
μογή της αρχής της προφύλαξης κατά την ανάπτυξη μιας
προσέγγισης για την προστασία της υγείας του ανθρώπου
και του περιβάλλοντος.
- (6) Η συνετή χρήση των φυσικών πόρων και η προστασία του
παγκόσμιου οικοσυστήματος παράλληλα με την οικονομική
ευημερία και μια ισόρροπη κοινωνική ανάπτυξη αποτελούν
προϋπόθεση για αειφόρο ανάπτυξη.
- (7) Το πρόγραμμα στοχεύει σε ένα υψηλό επίπεδο προστασίας
του περιβάλλοντος και της υγείας του ανθρώπου και στη
γενική βελτίωση στο περιβάλλον και την ποιότητα ζωής.
Υποδεικνύει προτεραιότητες όσον αφορά την περιβαλλοντική
διάσταση της στρατηγικής για την αειφόρο ανάπτυξη και θα
πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όταν προωθούνται δράσεις στα
πλαίσια αυτής της στρατηγικής.
- (8) Το πρόγραμμα έχει σκοπό να επιτύχει την αποσύνδεση των
περιβαλλοντικών πιέσεων από την οικονομική μεγέθυνση ενώ
είναι συνεπές με την αρχή της επικουρικότητας και σέβεται
τις διαφορές των συνθηκών μεταξύ των διάφορων περιοχών
της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
- (9) Στο πρόγραμμα καθορίζονται περιβαλλοντικές προτεραιότη-
τες για μια ανταπόκριση της Κοινότητας, και το βάρος του
επικεντρώνεται ιδιαίτερα, στις κλιματικές μεταβολές, τη
φύση και τη βιολογική ποικιλότητα, το περιβάλλον και την
υγεία και την ποιότητα ζωής, και τους φυσικούς πόρους και
τα απόβλητα.
- (10) Για κάθε έναν από αυτούς τους τομείς αναφέρονται γενικοί
και επιμέρους στόχοι και προσδιορίζεται ένας αριθμός
δράσεων με σκοπό την επίτευξη των στόχων. Αυτοί οι στόχοι
συνίστανται σε επίπεδα επιδόσεων ή σε συγκεκριμένα επι-
τεύγματα.
- (11) Οι γενικοί στόχοι, προτεραιότητες και δράσεις του προγράμ-
ματος θα πρέπει να συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη των
υποψηφίων προς ένταξη χωρών και να επιδιώκουν την προ-
στασία της φυσικής κληρονομιάς τους.
- (12) Η νομοθεσία παραμένει κεντρικό εργαλείο για την αντιμετώ-
πιση των περιβαλλοντικών προκλήσεων και η πλήρης και
ορθή εφαρμογή της υφιστάμενης νομοθεσίας αποτελεί προ-
τεραιότητα· θα πρέπει επίσης να εξετασθούν και άλλες λύσεις
για την επίτευξη των στόχων προστασίας του περιβάλλοντος.

⁽¹⁾ ΕΕ C 154 Ε, της 29.5.2001, σ. 218.

⁽²⁾ ΕΕ C 221 της 7.8.2001, σ. 80.

⁽³⁾ ΕΕ C 357 της 14.12.2001, σ. 44.

⁽⁴⁾ Γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 31ης Μαΐου 2001 (ΕΕ C 47
Ε της 21.2.2002, σ. 113), κοινή θέση του Συμβουλίου της 27ης
Σεπτεμβρίου 2001 (ΕΕ C 4 της 7.1.2002, σ. 52) και απόφαση του
Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου της 17ης Ιανουαρίου 2002 (δεν έχει ακόμη
δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα). Απόφαση του Ευρωπαϊκού Κοινο-
βουλίου της 30ής Μαΐου 2002 και απόφαση του Συμβουλίου της 11ης
Ιουνίου 2002.

- (13) Το πρόγραμμα θα πρέπει να προωθεί τη διαδικασία ένταξης των περιβαλλοντικών απαιτήσεων σε όλες τις κοινοτικές πολιτικές και δραστηριότητες, σύμφωνα με το άρθρο 6 της συνθήκης, προκειμένου να μειωθούν οι διάφορες πιέσεις επί του περιβάλλοντος από διάφορες πηγές.
- (14) Μια στρατηγική ολοκληρωμένη προσέγγιση, στην οποία θα ενσωματώνονται νέοι τρόποι συνεργασίας με την αγορά, όπου θα εμπλέκονται οι πολίτες, οι επιχειρήσεις και άλλοι ενδιαφερόμενοι, είναι αναγκαία προκειμένου να επέλθουν οι αναγκαίες αλλαγές τόσο στην παραγωγή όσο και σε δημόσια και ιδιωτικά καταναλωτικά πρότυπα που επηρεάζουν αρνητικά την κατάσταση και τις τάσεις στο περιβάλλον. Η προσέγγιση αυτή θα πρέπει να ενθαρρύνει την αειφόρο χρησιμοποίηση και διαχείριση γης και θάλασσας.
- (15) Η πρόβλεψη για την πρόσβαση στις πληροφορίες σχετικά με το περιβάλλον καθώς και στη δικαιοσύνη και για τη συμμετοχή του κοινού στη χάραξη πολιτικής θα έχει μεγάλη σημασία για την επιτυχία του προγράμματος.
- (16) Στις θεματικές στρατηγικές εξετάζεται το φάσμα των επιλογών και μέσων που απαιτούνται για την αντιμετώπιση μιας σειράς πολύπλοκων θεμάτων τα οποία προϋποθέτουν μια ευρεία και πολυδιάστατη προσέγγιση και προτείνονται οι αναγκαίες δράσεις, με συμμετοχή, όπου ενδείκνυται, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.
- (17) Υπάρχει γενική επιστημονική συμφωνία ότι η δραστηριότητα του ανθρώπου προκαλεί αύξηση των συγκεντρώσεων των αερίων θερμοκηπίου, οδηγώντας σε υψηλότερες θερμοκρασίες στον πλανήτη και κλιματικές διαταραχές.
- (18) Οι επιπτώσεις των κλιματικών μεταβολών στην ανθρώπινη κοινωνία και τη φύση είναι σοβαρές και απαιτείται ο μετριασμός τους. Τα μέτρα για τη μείωση των εκπομπών αερίου θερμοκηπίου μπορούν να υλοποιηθούν χωρίς μείωση στα επίπεδα μεγέθυνσης και ευημερίας.
- (19) Ανεξάρτητα από την επιτυχία της άμβλυνσης των επιπτώσεων, η κοινωνία χρειάζεται να προσαρμοστεί και να προετοιμαστεί για τα επακόλουθα των κλιματικών μεταβολών.
- (20) Η ύπαρξη υγιών και ισόρροπων φυσικών συστημάτων για τη στήριξη της ζωής στον πλανήτη είναι ουσιώδους σημασίας.
- (21) Από τη δραστηριότητα του ανθρώπου προκύπτουν σημαντικές πιέσεις επί της φύσεως και της βιολογικής ποικιλότητας. Απαιτείται η ανάληψη δράσης για την αντιστάθμιση των πιέσεων οι οποίες προκαλούνται κυρίως από τη ρύπανση, την εισαγωγή μη αυτοχθόνων ειδών, τους ενδεχόμενους κινδύνους της ελευθέρωσης γενετικώς τροποποιημένων οργανισμών, και τον τρόπο με τον οποίο γίνεται η εκμετάλλευση γης και θάλασσας.
- (22) Το έδαφος αποτελεί ένα πεπερασμένο πόρο που βρίσκεται υπό περιβαλλοντική πίεση.
- (23) Παρά την αναβάθμιση των περιβαλλοντικών προτύπων, υφίσταται αυξημένη πιθανότητα να υπάρχει μια σύνδεση μεταξύ της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και ορισμένων ασθενειών του ανθρώπου. Συνεπώς, θα πρέπει να αντιμετωπισθούν οι κίνδυνοι που προέρχονται, λόγω χάριν, από τις εκπομπές και τις επικίνδυνες χημικές ουσίες, τα φυτοφάρμακα και το θόρυβο.
- (24) Απαιτείται περισσότερη γνώση για τις δυνητικές αρνητικές επιπτώσεις από τη χρήση χημικών ουσιών και την ευθύνη για τη δημιουργία γνώσεων θα πρέπει να φέρουν οι παραγωγοί, οι εισαγωγείς και οι επόμενοι χρήστες.
- (25) Οι χημικές ουσίες που είναι επικίνδυνες θα πρέπει να αντικατασταθούν από ασφαλέστερες χημικές ουσίες ή ασφαλέστερες εναλλακτικές τεχνολογίες μη συνεπαγόμενες τη χρήση χημικών ουσιών, με στόχο τη μείωση των κινδύνων για τον άνθρωπο και το περιβάλλον.
- (26) Τα φυτοφάρμακα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται με βιώσιμο τρόπο ώστε να ελαχιστοποιούνται οι αρνητικές επιπτώσεις για την υγεία του ανθρώπου και το περιβάλλον.
- (27) Το αστικό περιβάλλον αποτελεί το χώρο όπου ζει το 70 % του πληθυσμού και χρειάζονται συντονισμένες προσπάθειες για να εξασφαλιστεί ότι το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής θα βελτιωθούν στα αστικά κέντρα.
- (28) Ο πλανήτης έχει περιορισμένη ικανότητα αντιμετώπισης της αυξημένης ζήτησης πόρων και απορρόφησης των εκπομπών και των αποβλήτων τα οποία προκύπτουν από τη χρήση τους, και υπάρχουν ενδείξεις ότι η σημερινή ζήτηση μπορεί να υπερβεί το κατώφλι κορεσμού του περιβάλλοντος σε πολλές περιπτώσεις.
- (29) Οι ποσότητες των αποβλήτων στην Κοινότητα εξακολουθούν να αυξάνονται, ενώ ένα σημαντικό μέρος τους είναι επικίνδυνο, οδηγώντας σε απώλεια πόρων και σε αύξηση των κινδύνων ρύπανσης.
- (30) Η οικονομική παγκοσμιοποίηση αυξάνει την ανάγκη για περιβαλλοντική δράση σε διεθνές επίπεδο, συμπεριλαμβανομένης της πολιτικής μεταφορών, απαιτώντας μια νέα ανταπόκριση από την Κοινότητα που να συνδέεται με τις πολιτικές για το εμπόριο, την ανάπτυξη και τις εξωτερικές υποθέσεις και η οποία θα επιτρέψει τη συνέχιση της αειφόρου ανάπτυξης σε άλλες χώρες. Η χρηστή διακυβέρνηση θα πρέπει να συμβάλει στην επίτευξη του σκοπού αυτού.
- (31) Το εμπόριο, οι διεθνείς ροές επενδύσεων και οι εξαγωγικές πιστώσεις θα πρέπει να συνεισφέρουν θετικότερα στην επίδωξη της περιβαλλοντικής προστασίας και της αειφόρου ανάπτυξης.
- (32) Η χάραξη της περιβαλλοντικής πολιτικής, με δεδομένη την πολυπλοκότητα των θεμάτων, πρέπει να βασίζεται στις καλύτερες διαθέσιμες επιστημονικές και οικονομικές εκτιμήσεις, και στη γνώση της κατάστασης και των τάσεων του περιβάλλοντος, σύμφωνα με το άρθρο 174 της συνθήκης.
- (33) Οι πληροφορίες προς τους φορείς χάραξης πολιτικής, τους ενδιαφερομένους κύκλους και το ευρύ κοινό πρέπει να είναι σχετικές προς το αντικείμενο, διαφανείς, ενημερωμένες και εύληπτες.
- (34) Η πρόοδος για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων πρέπει να μετράται και να αξιολογείται.

(35) Στο μέσο της διάρκειας του προγράμματος θα πρέπει να γίνει μια ανασκόπηση της σημειωθείσας προόδου και μια εκτίμηση της ενδεχόμενης ανάγκης αναπροσανατολισμού, βασισμένη σε μια αξιολόγηση της κατάστασης του περιβάλλοντος, λαμβανομένων υπόψη των πληροφοριών που θα παρέχονται τακτικά από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΟΥΝ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής του προγράμματος

1. Με την παρούσα απόφαση, θεσπίζεται κοινοτικό πρόγραμμα δράσης για το περιβάλλον, εφεξής καλούμενο «το πρόγραμμα», το οποίο εξετάζει τους βασικούς περιβαλλοντικούς στόχους και προτεραιότητες με βάση μια αξιολόγηση της κατάστασης του περιβάλλοντος και των κυρίαρχων τάσεων, συμπεριλαμβανομένων των αναφανόμενων ζητημάτων για τα οποία η Κοινότητα πρέπει να αναλάβει ηγετικό ρόλο. Το πρόγραμμα θα πρέπει να προάγει την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών πτυχών σε όλες τις κοινοτικές πολιτικές και να συμβάλλει στην επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης σε ολόκληρη τη σημερινή και τη μελλοντική διευρυμένη Κοινότητα. Επίσης, το πρόγραμμα προβλέπει συνεχή προσπάθεια για την επίτευξη των γενικών και επί μέρους περιβαλλοντικών στόχων που έχουν ήδη καθοριστεί από την Κοινότητα.

2. Το πρόγραμμα θέτει τους κύριους γενικούς περιβαλλοντικούς στόχους. Όπου είναι σκόπιμο, καθορίζει επί μέρους στόχους και χρονοδιαγράμματα. Οι γενικοί και επί μέρους στόχοι θα πρέπει να επιτευχθούν πριν από τη λήξη του προγράμματος, εκτός εάν ορίζεται άλλως.

3. Το πρόγραμμα καλύπτει μια δεκαετία από τις 22 Ιουλίου 2002. Οι κατάλληλες πρωτοβουλίες στους διάφορους τομείς πολιτικής προς επίτευξη των γενικών στόχων συνίστανται σε φάσμα μέτρων, συμπεριλαμβανομένων νομοθετικών πράξεων και των στρατηγικών προσεγγίσεων που περιγράφονται στο άρθρο 3. Οι πρωτοβουλίες αυτές θα πρέπει να υποβληθούν βαθμιαία και το αργότερο τέσσερα έτη μετά την έκδοση της παρούσας απόφασης.

4. Οι στόχοι ανταποκρίνονται στις βασικές περιβαλλοντικές προτεραιότητες που πρέπει να αντιμετωπίσει η Κοινότητα στους εξής τομείς:

- κλιματικές αλλαγές,
- φύση και βιοποικιλότητα,
- περιβάλλον, υγεία και ποιότητα ζωής,
- φυσικοί πόροι και απόβλητα.

Άρθρο 2

Αρχές και γενικοί σκοποί

1. Το πρόγραμμα συνιστά το πλαίσιο της περιβαλλοντικής πολιτικής της Κοινότητας κατά τη διάρκειά του, με σκοπό να επιτευχθεί υψηλό επίπεδο προστασίας, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας και την ποικιλομορφία της κατάστασης σε διάφορες περιοχές της Κοινότητας, και να αποσυνδεθούν οι περιβαλλοντικές

πιέσεις από την οικονομική μεγέθυνση. Το πρόγραμμα βασίζεται ιδίως στην αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», στην αρχή της προφύλαξης και της προληπτικής δράσης, καθώς και στην αρχή της αντιμετώπισης της ρύπανσης στην πηγή.

Το πρόγραμμα αποτελεί μια βάση για την περιβαλλοντική διάσταση στην ευρωπαϊκή στρατηγική αειφόρου ανάπτυξης και συμβάλλει στην ενσωμάτωση της μέριμνας για το περιβάλλον σε όλες τις κοινοτικές πολιτικές, μεταξύ άλλων καθορίζοντας περιβαλλοντικές προτεραιότητες για τη στρατηγική αυτή.

2. Το πρόγραμμα αποσκοπεί στα εξής:

— στην προβολή των κλιματικών αλλαγών ως της σημαντικότερης πρόκλησης της επόμενης δεκαετίας και πέραν αυτής και στην επιδίωξη του μακροπρόθεσμου στόχου σταθεροποίησης των συγκεντρώσεων των αερίων θερμοκηπίου στην ατμόσφαιρα σε επίπεδο το οποίο προλαμβάνει την επικίνδυνη ανθρωπογενή παρέμβαση στο κλιματικό σύστημα. Κατά συνέπεια, γνώμονα του προγράμματος θα αποτελέσει ο μακροπρόθεσμος στόχος για μέγιστη συνολική αύξηση της θερμοκρασίας κατά 2 °C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και συγκέντρωση CO₂ κάτω των 550 ppm. Πιο μακροπρόθεσμα, είναι δυνατό να απαιτηθεί η συνολική μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου κατά 70 % σε σχέση με τα επίπεδα του 1990, σύμφωνα με όσα προσδιορίστηκαν στη διακυβερνητική ομάδα για τις κλιματικές αλλαγές (IPCC),

— στην προστασία, τη διατήρηση, την αποκατάσταση και την ανάπτυξη της λειτουργίας των φυσικών συστημάτων, των φυσικών οικοτόπων, της άγριας πανίδας και χλωρίδας ώστε να ανασταλούν η ερημοποίηση και η απώλεια βιοποικιλότητας, συμπεριλαμβανομένης της ποικιλότητας των γενετικών πόρων, τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και παγκοσμίως,

— στη συμβολή σε υψηλό επίπεδο ποιότητας ζωής και κοινωνικής ευημερίας των πολιτών, παρέχοντας ένα περιβάλλον στο οποίο το επίπεδο ρύπανσης δεν θίγει την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και ενθαρρύνοντας την αειφόρο αστική ανάπτυξη,

— στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των πόρων και της διαχείρισης των πόρων και των αποβλήτων για να επιτευχθούν περισσότερο βιώσιμες μορφές παραγωγής και κατανάλωσης, αποσυνδέοντας τη χρήση των πόρων και την παραγωγή αποβλήτων από το ρυθμό της οικονομικής μεγέθυνσης και αποσκοπώντας στο να εξασφαλιστεί ότι η κατανάλωση ανανεώσιμων και μη ανανεώσιμων πόρων δεν υπερβαίνει τη φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος.

3. Το πρόγραμμα εξασφαλίζει ότι οι περιβαλλοντικοί γενικοί στόχοι, οι οποίοι θα πρέπει να επικεντρώνονται στα επιτευκτέα περιβαλλοντικά αποτελέσματα, επιτυγχάνονται με τα αποτελεσματικότερα και καταλληλότερα διαθέσιμα μέσα, βάσει των αρχών της παραγράφου 1 και των στρατηγικών προσεγγίσεων του άρθρου 3. Πρέπει να διασφαλιστεί πλήρως ότι η χάραξη της περιβαλλοντικής πολιτικής της Κοινότητας γίνεται κατά ολοκληρωμένο τρόπο και ότι εξετάζονται πλήρως όλες οι διαθέσιμες επιλογές και μέσα, λαμβάνοντας υπόψη τις περιφερειακές και τοπικές διαφορές, καθώς και τις οικολογικές ευαίσθητες περιοχές, με έμφαση στα εξής:

— ανάπτυξη ευρωπαϊκών πρωτοβουλιών για την αύξηση της ευαισθητοποίησης των πολιτών και των τοπικών αρχών,

- εκτεταμένος διάλογος με τους ενδιαφερομένους κύκλους, μεγαλύτερη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και δημόσια συμμετοχή,
- ανάλυση κόστους ωφελείας, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης να εσωτερικεύεται το περιβαλλοντικό κόστος,
- βέλτιστα διαθέσιμα επιστημονικά δεδομένα και περαιτέρω βελτίωση των επιστημονικών γνώσεων μέσω της έρευνας και της τεχνολογικής ανάπτυξης,
- δεδομένα και πληροφορίες για την κατάσταση και τις τάσεις του περιβάλλοντος.

4. Το πρόγραμμα προάγει την πλήρη ενσωμάτωση των απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας σε όλες τις κοινοτικές πολιτικές και δράσεις θεσπίζοντας περιβαλλοντικούς γενικούς στόχους και, κατά περίπτωση, επί μέρους στόχους και χρονοδιαγράμματα για τους σχετικούς τομείς πολιτικής.

Επιπλέον, τα μέτρα που προτείνονται και θεσπίζονται υπέρ του περιβάλλοντος θα πρέπει να συνάδουν προς τους γενικούς στόχους των οικονομικών και κοινωνικών πτυχών της αειφόρου ανάπτυξης και αντιστρόφως.

5. Το πρόγραμμα προάγει την υιοθέτηση πολιτικών και προσεγγίσεων που συμβάλλουν στην αειφόρο ανάπτυξη στις χώρες που είναι υποψήφιες για προσχώρηση («υποψήφιες χώρες»), με βάση τη μεταφορά του κεκτημένου στο εσωτερικό τους δίκαιο και την εφαρμογή του. Η διαδικασία διεύρυνσης θα πρέπει να διατηρεί και να προστατεύει τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά των υποψήφιων χωρών, όπως ο πλούτος της βιοποικιλότητας, και θα πρέπει να διατηρεί και να ενισχύει τις τάσεις βιώσιμης παραγωγής και κατανάλωσης και χρήσης γης καθώς και τις περιβαλλοντικά σωστές δομές μεταφορών μέσω:

- της ενσωμάτωσης των απαιτήσεων προστασίας του περιβάλλοντος στα κοινοτικά προγράμματα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με την ανάπτυξη της υποδομής,
 - της προαγωγής της μεταφοράς «καθαρών» τεχνολογιών στις υποψήφιες χώρες,
 - εκτεταμένου διαλόγου και ανταλλαγής εμπειριών με τις εθνικές και τοπικές κυβερνήσεις των υποψήφιων χωρών για την αειφόρο ανάπτυξη και διαφύλαξη των ιδιαίτερων περιβαλλοντικών τους χαρακτηριστικών,
 - της συνεργασίας με την κοινωνία των πολιτών, περιβαλλοντικές μη κυβερνητικές οργανώσεις (ΜΚΟ) και επιχειρήσεις των υποψήφιων χωρών για να προαχθεί η ευαισθητοποίηση και η συμμετοχή του κοινού,
 - την ενθάρρυνση των διεθνών χρηματοδοτικών οργανισμών και του ιδιωτικού τομέα προκειμένου να στηρίξουν την εφαρμογή του κεκτημένου στις υποψήφιες χώρες και τη συμμόρφωσή τους προς αυτό και να δώσουν τη δέουσα προσοχή στην ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών πτυχών στις δραστηριότητες του οικονομικού τομέα.
6. Το πρόγραμμα προάγει:
- τον θετικό και εποικοδομητικό ρόλο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως ηγετικού εταίρου στην προστασία του παγκόσμιου περιβάλλοντος και στην επιδίωξη αειφόρου ανάπτυξης,
 - την ανάπτυξη παγκόσμιας εταιρικής σχέσης για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη,

- την ενσωμάτωση των περιβαλλοντικών πτυχών και στόχων σε όλες τις πτυχές των εξωτερικών σχέσεων της Κοινότητας.

Άρθρο 3

Στρατηγικές προσεγγίσεις για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων

Οι σκοποί και στόχοι του προγράμματος επιδιώκονται, μεταξύ άλλων, με τα ακόλουθα μέσα:

1. Εκπόνηση νέας κοινοτικής νομοθεσίας και τροποποίηση της υφισταμένης κατά περίπτωση.
2. Προώθηση αποτελεσματικότερης εφαρμογής και επιβολής της κοινοτικής περιβαλλοντικής νομοθεσίας, με την επιφύλαξη του δικαιώματος της Επιτροπής να κινεί διαδικασίες για παράβαση. Γι' αυτό απαιτείται:
 - να ληφθούν περαιτέρω μέτρα για την καλύτερη τήρηση των κοινοτικών κανόνων προστασίας του περιβάλλοντος και την αντιμετώπιση παραβάσεων της περιβαλλοντικής νομοθεσίας,
 - να προωθηθεί η θέσπιση βελτιωμένων κανόνων για τη χορήγηση αδειών, την επιθεώρηση, την παρακολούθηση και την επιβολή από τα κράτη μέλη,
 - συστηματικότερη επισκόπηση της εφαρμογής της περιβαλλοντικής νομοθεσίας στα κράτη μέλη,
 - βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών για τις βέλτιστες πρακτικές εφαρμογής, μεταξύ άλλων μέσω του Ευρωπαϊκού δικτύου για την εφαρμογή και την επιβολή του δικαίου του περιβάλλοντος (δίκτυο IMPEL) στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων του.
3. Απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες για την ενσωμάτωση των απαιτήσεων της προστασίας του περιβάλλοντος στην προετοιμασία, τον καθορισμό και την εφαρμογή των κοινοτικών πολιτικών και δραστηριοτήτων στους διάφορους τομείς πολιτικής. Απαιτούνται περαιτέρω προσπάθειες σε διάφορους τομείς, μεταξύ άλλων εξέταση των συγκεκριμένων περιβαλλοντικών γενικών και επί μέρους στόχων, χρονοδιαγραμμάτων και δεικτών τους. Γι' αυτό απαιτείται:
 - να διασφαλισθεί ότι οι στρατηγικές ενσωμάτωσης που καταρτίζονται από το Συμβούλιο για τους διάφορους τομείς πολιτικής υλοποιούνται και συμβάλλουν στην επίτευξη των περιβαλλοντικών σκοπών και γενικών στόχων του προγράμματος,
 - να εξετάζεται, πριν από τη θέσπισή τους, εάν τα μέτρα στον οικονομικό και τον κοινωνικό τομέα συμβάλλουν και συνάδουν προς τους γενικούς και επί μέρους στόχους και το χρονοδιάγραμμα του προγράμματος,
 - να θεσπισθούν οι κατάλληλοι τακτικοί εσωτερικοί μηχανισμοί στα κοινοτικά όργανα, λαμβάνοντας πλήρως υπόψη την ανάγκη προώθησης της διαφάνειας και της πρόσβασης στις πληροφορίες, ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα περιβαλλοντικά θέματα αντικατοπτρίζονται πλήρως στις πρωτοβουλίες πολιτικής της Επιτροπής, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών αποφάσεων και των νομοθετικών προτάσεων,

- να παρακολουθείται τακτικά, μέσω κατάλληλων δεικτών, εκπονουμένων, στο μέτρο του δυνατού, βάσει κοινής μεθόδολογίας για κάθε τομέα, η διαδικασία της τομεακής ενσωμάτωσης και να υποβάλλονται σχετικές εκθέσεις,
 - να ενσωματωθούν περαιτέρω τα περιβαλλοντικά κριτήρια στα κοινοτικά χρηματοδοτικά προγράμματα, με την επιφύλαξη των υφιστάμενων προγραμμάτων,
 - να γίνεται πλήρης και ουσιαστική χρήση και εφαρμογή της αξιολόγησης των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και της στρατηγικής περιβαλλοντικής αξιολόγησης,
 - οι στόχοι του προγράμματος θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη στις μελλοντικές αναθεωρήσεις των χρηματοδοτικών μέσων της Κοινότητας, όσον αφορά τις χρηματοδοτικές προοπτικές.
4. Πρόωθηση αειφόρων προτύπων παραγωγής και κατανάλωσης μέσω ουσιαστικής εφαρμογής των αρχών που εκτίθενται στο άρθρο 2, με στόχο την εσωτερική όσο και των θετικών επιπτώσεων στο περιβάλλον μέσω της χρησιμοποίησης συνδυασμού εργαλείων, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που βασίζονται στην αγορά και των οικονομικών εργαλείων και άλλων εργασιών. Γι' αυτό απαιτείται, μεταξύ άλλων:
- να ενθαρρυνθούν οι μεταρρυθμίσεις των επιδοτήσεων που έχουν σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον και δεν συμβιβάζονται προς την αειφόρο ανάπτυξη, επιδιώκοντας μεταξύ άλλων να καταρτισθεί, μέχρι να συνταχθεί η ενδιάμεση έκθεση, κατάλογος κριτηρίων που επιτρέπει την καταγραφή των εν λόγω επιδοτήσεων με στόχο τη σταδιακή εξάλειψή τους,
 - να αναλυθεί η περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα των διαπραγματεύσιμων περιβαλλοντικών αδειών ως γενικού μέσου καθώς και των ανταλλαγών εκπομπών με στόχο την πρόωθηση και υλοποίηση της χρήσης τους, όταν είναι εφικτό,
 - να προαχθεί και να ενθαρρυνθεί η χρήση φορολογικών μέτρων, όπως οι περιβαλλοντικοί φόροι και κίνητρα, στο σχετικό εθνικό επίπεδο, ή σε κοινοτικό επίπεδο,
 - να προαχθεί η ενσωμάτωση απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας στις δραστηριότητες τυποποίησης.
5. Βελτίωση της συνεργασίας και των εταιρικών σχέσεων με επιχειρήσεις και τους φορείς εκπροσώπησής τους με τη συμμετοχή, κατά περίπτωση, των κοινωνικών εταίρων, των καταναλωτών και των οργανώσεών τους, προκειμένου να βελτιωθούν οι περιβαλλοντικές επιδόσεις των επιχειρήσεων και να επιτευχθούν μορφές αειφόρου παραγωγής. Γι' αυτό απαιτείται:
- μια ολοκληρωμένη πολιτική προσέγγισης προϊόντων σε ολόκληρο το Πρόγραμμα που να ενθαρρύνει το συνυπολογισμό των περιβαλλοντικών απαιτήσεων καθ' όλον τον κύκλο ζωής των προϊόντων, και την ευρύτερη εφαρμογή φιλοπεριβαλλοντικών διαδικασιών και προϊόντων,
- να ενθαρρυνθεί η ευρύτερη εφαρμογή των κοινοτικών συστημάτων οικολογικής διαχείρισης και ελέγχου (EMAS) ⁽¹⁾ και να αναπτυχθούν πρωτοβουλίες προκειμένου να παρακινήθούν οι επιχειρήσεις να δημοσιεύουν σοβαρές και ελεγμένες από ανεξάρτητους φορείς εκθέσεις για τις επιδόσεις τους σε θέματα περιβάλλοντος ή αειφόρου ανάπτυξης,
 - να θεσπιστεί πρόγραμμα παροχής ενισχύσεων προσαρμογής, με ειδική βοήθεια για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις,
 - να προαχθεί η εισαγωγή συστημάτων χορήγησης επάθλων στις επιχειρήσεις για τις περιβαλλοντικές τους επιδόσεις,
 - να προαχθεί η καινοτομία στον τομέα των προϊόντων, ώστε η αγορά να γίνει οικολογικότερη, μεταξύ άλλων μέσω της καλύτερης διάδοσης των αποτελεσμάτων του προγράμματος LIFE ⁽²⁾,
 - να ενθαρρυνθούν οι εθελοντικές δεσμεύσεις ή συμφωνίες για την επίτευξη σαφών περιβαλλοντικών στόχων, συμπεριλαμβανομένου του καθορισμού διαδικασιών για τις παραβάσεις.
6. Να εξασφαλιστεί καλύτερη ενημέρωση του καταναλωτή, των επιχειρήσεων και των δημόσιων φορέων ως αγοραστών όσον αφορά τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των διαδικασιών και των προϊόντων, προκειμένου να επιτευχθούν μορφές αειφόρου κατανάλωσης. Γι' αυτό απαιτείται:
- να ενθαρρυνθεί η εφαρμογή των οικολογικών σημάνσεων και άλλων μορφών περιβαλλοντικής πληροφόρησης και επισήμανσης που επιτρέπουν στους καταναλωτές να συγκρίνουν τις περιβαλλοντικές επιδόσεις προϊόντων του ίδιου τύπου,
 - να ενθαρρυνθεί η χρήση αξιόπιστων, αυταπόδεικτων περιβαλλοντικών ισχυρισμών και η παρεμπόδιση των παραπλανητικών ισχυρισμών,
 - να προαχθεί μια φιλοπεριβαλλοντική πολιτική κρατικών προμηθειών η οποία να επιτρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα περιβαλλοντικά χαρακτηριστικά και, ενδεχομένως, να ενσωματώνονται, στις διαδικασίες προμηθειών, τα ζητήματα περιβαλλοντικού κύκλου ζωής, συμπεριλαμβανομένης της φάσης παραγωγής, με ταυτόχρονη τήρηση των κοινοτικών κανόνων ανταγωνισμού και της εσωτερικής αγοράς, με κατευθυντήριες γραμμές για τις βέλτιστες πρακτικές και με αφετηρία την επανεξέταση της οικολογικότητας της πολιτικής προμηθειών των κοινοτικών οργάνων.
7. Να υποστηριχθεί η ενσωμάτωση της περιβαλλοντικής διάστασης στο χρηματοοικονομικό τομέα. Γι' αυτό απαιτείται:
- να εξεταστεί η δυνατότητα εθελοντικής πρωτοβουλίας από κοινού με το χρηματοοικονομικό τομέα, η οποία να καλύπτει τις κατευθυντήριες γραμμές για την ενσωμάτωση δεδομένων περιβαλλοντικού κόστους στις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις των επιχειρήσεων, και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών πολιτικής μεταξύ κρατών μελών,

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 761/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19ης Μαρτίου 2001 για την εκούσια συμμετοχή οργανισμών σε κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και οικολογικού ελέγχου (EMAS). (ΕΕ L 114 της 24.4.2001, σ. 1).

⁽²⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1655/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 17ης Ιουλίου 2000 σχετικά με το χρηματοδοτικό μέσον για το περιβάλλον (LIFE) (ΕΕ L 192 της 28.7.2000, σ. 1).

Άρθρο 4

Θεματικές στρατηγικές

- να κληθεί η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων να ενισχύσει την ενσωμάτωση περιβαλλοντικών γενικών στόχων και πτυχών στις δανειοδοτικές δραστηριότητες, ιδίως προκειμένου να υποστηριχθεί η αειφόρος ανάπτυξη στις υποψήφιες χώρες,
 - να προαχθεί η ενσωμάτωση περιβαλλοντικών γενικών στόχων και πτυχών στις δραστηριότητες άλλων χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, όπως η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης.
8. Για να δημιουργηθεί κοινοτικό καθεστώς ευθύνης πρέπει μεταξύ άλλων:
- να θεσπιστεί νομοθεσία περί περιβαλλοντικής ευθύνης.
9. Για να βελτιωθεί η συνεργασία και η εταιρική σχέση με τις ομάδες καταναλωτών και τις ΜΚΟ και για να προαχθεί η καλύτερη κατανόηση των περιβαλλοντικών θεμάτων από τους ευρωπαίους πολίτες και η συμμετοχή τους σ' αυτά, απαιτείται:
- να εξασφαλιστεί η πρόσβαση στην πληροφόρηση, τη συμμετοχή και τη δικαιοσύνη μέσω της ταχείας επικύρωσης της σύμβασης του Aarhus ⁽¹⁾ από μέρους της Κοινότητας και των κρατών μελών,
 - να υποστηριχθεί η παροχή, στους πολίτες, προσιτών πληροφοριών για την κατάσταση και τις τάσεις του περιβάλλοντος σε σχέση με τις τάσεις της κοινωνίας, της οικονομία και της υγείας,
 - να βελτιωθεί γενικά η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση,
 - να εκπονηθούν γενικοί κανόνες και αρχές καλής περιβαλλοντικής διαχείρισης σε διαλογικές διαδικασίες.
10. Να ενθαρρυνθεί και να προαχθεί αποτελεσματική και αειφόρος χρήση και διαχείριση της γης και της θάλασσας που να λαμβάνουν υπόψη τους τα περιβαλλοντικά μελήματα. Γι' αυτό απαιτείται, τηρουμένης πλήρως της αρχής της επικουρικότητας:
- να προαχθούν οι βέλτιστες πρακτικές όσον αφορά τον αειφόρο χωροταξικό σχεδιασμό, που θα λαμβάνουν υπόψη τις περιφερειακές ιδιαιτερότητες με ιδιαίτερη έμφαση στο πρόγραμμα ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών,
 - να προαχθούν οι βέλτιστες πρακτικές και τα δίκτυα υποστήριξης που ευνοούν την ανταλλαγή εμπειριών για την αειφόρο ανάπτυξη, μεταξύ άλλων στις αστικές περιοχές, στη θάλασσα, τις ακτές, τις ορεινές περιοχές, τους υγρότοπους και άλλες ευαίσθητες περιοχές,
 - να ενισχυθεί η χρήση, να αυξηθούν οι πόροι και να διευρυνθεί το πεδίο των γεωργοπεριβαλλοντικών μέτρων της κοινής γεωργικής πολιτικής,
 - να ενθαρρυνθούν τα κράτη μέλη να εξετάσουν τη δυνατότητα περιφερειακού προγραμματισμού ως μέσου βελτίωσης της περιβαλλοντικής προστασίας του πολίτη και να προάγουν την ανταλλαγή εμπειριών για την αειφόρο περιφερειακή ανάπτυξη, ιδίως στις αστικές και τις πυκνοκατοικημένες περιοχές.

1. Οι δράσεις των άρθρων 5 έως 8 περιλαμβάνουν την ανάπτυξη θεματικών στρατηγικών και την αξιολόγηση υφιστάμενων στρατηγικών για περιβαλλοντικά προβλήματα προτεραιότητας που απαιτούν ευρεία προσέγγιση. Οι στρατηγικές αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν προσδιορισμό των προτάσεων που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων του προγράμματος, καθώς και των διαδικασιών υιοθέτησής τους. Οι στρατηγικές αυτές υποβάλλονται στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο και λαμβάνουν, εφόσον απαιτείται, τη μορφή απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που θα εγκριθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης. Με την επιφύλαξη της νομικής βάσης της πρότασης, οι νομοθετικές προτάσεις που απορρέουν από τις στρατηγικές αυτές εγκρίνονται σύμφωνα με τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 251 της συνθήκης.

2. Οι θεματικές στρατηγικές μπορεί να περιλαμβάνουν προσεγγίσεις μεταξύ αυτών που παρατίθενται στο άρθρο 3 και το άρθρο 9 και σχετικούς ποιοτικούς και ποσοτικούς περιβαλλοντικούς επί μέρους στόχους και χρονοδιαγράμματα με βάση τους οποίους τα προβλεπόμενα μέτρα θα μπορούν να μετρώνται και να αξιολογούνται.

3. Οι θεματικές στρατηγικές θα πρέπει να αναπτυχθούν και να εφαρμοσθούν σε στενή συνεννόηση με τα σχετικά μέρη, όπως τις ΜΚΟ, τη βιομηχανία, άλλους κοινωνικούς εταίρους και τις κρατικές αρχές, εξασφαλίζοντας ανάλογα με την περίπτωση και την ανάλογη διαβούλευση με τις υποψήφιες χώρες κατά τη διαδικασία αυτήν.

4. Οι θεματικές στρατηγικές πρέπει να υποβληθούν στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το αργότερο τρία έτη μετά την υιοθέτηση του προγράμματος. Η ενδιάμεση έκθεση στην οποία η Επιτροπή αξιολογεί την πρόοδο που σημείωσε η εφαρμογή του προγράμματος, θα περιλαμβάνει επανεξέταση των θεματικών στρατηγικών.

5. Η Επιτροπή υποβάλλει ετησίως έκθεση προόδου στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο, σχετικά με την ανάπτυξη, την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα των στρατηγικών.

Άρθρο 5

Γενικοί στόχοι και τομείς προτεραιότητας για δράση στην αντιμετώπιση της αλλαγής του κλίματος

1. Οι σκοποί του άρθρου 2 θα πρέπει να επιδιώκονται με τους ακόλουθους γενικούς στόχους:

- να επικυρωθεί και να τεθεί σε ισχύ μέχρι το 2002 το πρωτόκολλο του Κυότο, της Σύμβασης-πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές αλλαγές και να εκπληρωθεί η σχετική δέσμευση για μείωση των εκπομπών κατά 8 % έως το 2008-2012 σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990, για την όλη Ευρωπαϊκή Κοινότητα, σύμφωνα με τη δέσμευση εκάστου κράτους μέλους, η οποία εκτίθεται στα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 16ης-17ης Ιουνίου 1998,

- να πραγματοποιηθεί ικανή πρόοδος έως το 2005 όσον αφορά την υλοποίηση των δεσμεύσεων δυνάμει του πρωτοκόλλου του Κυότο,

⁽¹⁾ Σύμβαση σχετικά με την πρόσβαση στην πληροφορία, τη δημόσια συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων και πρόσβαση στη δικαιοσύνη και τα περιβαλλοντικά ζητήματα, Aarhus, 25 Ιουνίου 1998.

- να τεθεί η Κοινότητα σε αξιόπιστη θέση ώστε να συνηγορήσει υπέρ μιας διεθνούς συμφωνίας σχετικά με αυστηρότερους στόχους μείωσης για τη δεύτερη περίοδο δεσμεύσεων που προβλέπεται από το πρωτόκολλο του Κυότο. Η συμφωνία αυτή θα πρέπει να αποσκοπεί στη σημαντική μείωση των εκπομπών λαμβάνοντας πλήρως υπόψη μεταξύ άλλων τα πορίσματα της τρίτης έκθεσης αξιολόγησης της διακυβερνητικής επιτροπής για τις κλιματικές αλλαγές και να συνυπολογίσει την ανάγκη για μια παγκόσμια δίκαιη κατανομή των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου.
2. Οι γενικοί αυτοί στόχοι θα επιδιωχθούν, μεταξύ άλλων, μέσω των ακόλουθων δράσεων προτεραιότητας:
- i) Εφαρμογή των διεθνών δεσμεύσεων για το κλίμα, συμπεριλαμβανομένου του πρωτοκόλλου του Κυότο μέσω:
- α) εξέτασης των αποτελεσμάτων του ευρωπαϊκού προγράμματος για την αλλαγή του κλίματος και θέσπισης αποτελεσματικών κοινών και συντονισμένων πολιτικών και μέτρων βάσει αυτής, ανάλογα με την περίπτωση, για διάφορους τομείς, προς συμπλήρωση των εθνικών δράσεων των κρατών μελών,
- β) επιδίωξης της θέσπισης κοινοτικού πλαισίου για την ανάπτυξη αποτελεσματικού εμπορίου εκπομπών CO₂, με πιθανή επέκταση σε άλλα αέρια θερμοκηπίου,
- γ) βελτιωμένης παρακολούθησης των αερίων θερμοκηπίου και της προόδου για την εκπλήρωση των δεσμεύσεων που έχουν αναληφθεί από τα κράτη μέλη δυνάμει του συμφωνηθέντος εσωτερικού καταμερισμού των υποχρεώσεων.
- ii) Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στον ενεργειακό τομέα:
- α) καταγραφή, το συντομότερο δυνατόν, και επανεξέταση των επιδοτήσεων που εμποδίζουν την αποτελεσματική και αειφόρο χρήση της ενέργειας με σκοπό τη σταδιακή μείωση των επιδοτήσεων,
- β) ενθάρρυνση της χρήσης ορυκτών καυσίμων, ανανεώσιμων και χαμηλής περιεκτικότητας σε άνθρακα, για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας,
- γ) ενθάρρυνση της χρήσης ανανεώσιμων πηγών ενέργειας, συμπεριλαμβανομένης της παροχής κινήτρων, μεταξύ άλλων και τοπικώς, με σκοπό την επίτευξη του ενδεικτικού στόχου του 12 % της συνολικής χρήσης ενέργειας μέχρι το 2010,
- δ) πρόβλεψη κινήτρων για ενίσχυση του συστήματος συνδυασμένης παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας και εφαρμογή μέτρων διπλασιασμού του συνολικού μεριδίου του συστήματος συνδυασμένης παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρικής ενέργειας στο σύνολο της Κοινότητας, στο 18 % της συνολικής μεικτής παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας,
- ε) παρεμπόδιση και μείωση των εκπομπών μεθανίου από την παραγωγή και τη διανομή ενέργειας,
- στ) προαγωγή της αποτελεσματικής χρήσης της ενέργειας.
- iii) Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στον τομέα των μεταφορών:
- α) προσδιορισμός και ανάληψη ειδικών δράσεων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα αεροπλάνα, εφόσον δεν συμφωνηθεί μια τέτοια δράση στα πλαίσια του Οργανισμού Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) μέχρι το 2002,
- β) προσδιορισμός και ανάληψη ειδικών δράσεων για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τα εμπορικά πλοία εφόσον δεν συμφωνηθεί μια τέτοια δράση στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού μέχρι το 2003,
- γ) ενθάρρυνση της στροφής προς αποτελεσματικότερα και «καθαρότερα» μέσα μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της καλύτερης οργάνωσης και υλικοτεχνικής στήριξης,
- δ) στο πλαίσιο του στόχου της ΕΕ για τη μείωση κατά 8 % των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, πρόσκληση προς την Επιτροπή να υποβάλει μέχρι τα τέλη του 2002 μια ανακοίνωση σχετικά με τους ποσοτικούς περιβαλλοντικούς στόχους για ένα βιώσιμο σύστημα μεταφοράς,
- ε) προσδιορισμός και ανάληψη περαιτέρω συγκεκριμένης δράσης, συμπεριλαμβανομένης της κατάλληλης νομοθεσίας για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από οχήματα με κινητήρα, συμπεριλαμβανομένου του N₂O,
- στ) προαγωγή της ανάπτυξης και της χρήσης εναλλακτικών καυσίμων και οχημάτων χαμηλής κατανάλωσης με στόχο την ουσιαστική και συνεχή αύξηση του μεριδίου τους,
- ζ) προώθηση μέτρων που θα αντικατοπτρίζουν το πλήρες περιβαλλοντικό κόστος στις τιμές των μεταφορών,
- η) αποσύνδεση της οικονομικής μεγέθυνσης από τη ζήτηση μεταφορών με σκοπό τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων.
- iv) Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στη βιομηχανική παραγωγή:
- α) προαγωγή οικολογικά αποτελεσματικών πρακτικών και τεχνικών στη βιομηχανία,
- β) ανάπτυξη μέσω υποβοήθησης των μικρομεσαίων επιχειρήσεων για την προσαρμογή, την καινοτομία και τη βελτίωση των επιδόσεών τους,
- γ) ενθάρρυνση της ανάπτυξης περιβαλλοντικώς υγιέστερων και τεχνικώς εφικτών εναλλακτικών δυνατοτήτων συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης κοινοτικών μέτρων, με στόχο τη μείωση των εκπομπών, τη σταδιακή παύση παραγωγής, όπου είναι σκόπιμο και εφικτό, και τη μείωση της χρήσης των βιομηχανικών φθοριούχων αερίων HFC (υδροφθορανθράκων), PFC (υπερφθορανθράκων) και SF₆ (εξαφθοριούχου θείου).
- v) Μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου σε άλλους τομείς:
- α) προώθηση της ενεργειακής αποτελεσματικότητας, ιδίως όσον αφορά τη θέρμανση, την ψύξη και το θερμό νερό χρήσης, στο σχεδιασμό των κτιρίων,

- β) συνυπολογισμός της ανάγκης μείωσης των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, παράλληλα με άλλα περιβαλλοντικά μελήματα, στις μελλοντικές επανεξετάσεις της κοινής γεωργικής πολιτικής και στην κοινοτική στρατηγική διαχείρισης των αποβλήτων.
- vi) Χρήση άλλων κατάλληλων μέσων, όπως:
- α) προώθηση της χρήσης φορολογικών μέτρων, συμπεριλαμβανομένου ενός έγκαιρου και κατάλληλου κοινοτικού πλαισίου ενεργειακής φορολογίας, για την ενθάρρυνση της αποτελεσματικότερης χρήσης της ενέργειας, καθαρότερη ενέργεια και μεταφορές και την ενθάρρυνση της τεχνολογικής καινοτομίας,
- β) ενθάρρυνση περιβαλλοντικών συμφωνιών με τη βιομηχανία για μειώσεις στις εκπομπές αερίων θερμοκηπίου,
- γ) χαρακτηρισμός των κλιματικών αλλαγών ως μείζονος θέματος τόσο της κοινοτικής πολιτικής για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη όσο και των εθνικών προγραμμάτων ερευνών.
3. Πέραν του μετριασμού των κλιματικών αλλαγών, η Κοινότητα θα πρέπει να προετοιμασθεί για μέτρα με στόχο την προσαρμογή στις συνέπειές τους, μέσω:
- επανεξέτασης των κοινοτικών πολιτικών, ιδιαίτερα εκείνων που άπτονται των κλιματικών αλλαγών, έτσι ώστε η προσαρμογή να ληφθεί καταλλήλως υπόψη στις αποφάσεις για επενδύσεις,
 - ενθάρρυνσης της κατάρτισης περιφερειακών μοντέλων και αξιολογήσεων τόσο για την προετοιμασία περιφερειακών μέτρων προσαρμογής, όπως η διαχείριση των υδάτινων πόρων, η διατήρηση της βιοποικιλότητας, η πρόληψη της απερίμωσης και των πλημμυρών, όσο και για την ενίσχυση της ευαισθητοποίησης πολιτών και επιχειρήσεων.
4. Πρέπει να διασφαλισθεί ότι οι προκλήσεις που θέτει το κλίμα λαμβάνονται υπόψη στη διεύρυνση της Κοινότητας. Αυτό θα απαιτήσει, μεταξύ άλλων, την ανάληψη των ακόλουθων δράσεων από κοινού με τις υποψήφιες χώρες:
- υποστήριξη της δημιουργίας υποδομής, για την εφαρμογή εσωτερικών μέτρων για τη χρήση των μηχανισμών του Κυότο και καλύτερη παρακολούθηση των εκπομπών και υποβολή σχετικών εκθέσεων,
 - υποστήριξη ενός πιο βιώσιμου τομέα ενέργειας και μεταφορών,
 - εξασφάλιση περαιτέρω ενίσχυσης της συνεργασίας με τις υποψήφιες χώρες στα θέματα των κλιματικών αλλαγών.
5. Η καταπολέμηση των κλιματικών αλλαγών θα συνιστά αναπόσπαστο μέρος των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον τομέα των εξωτερικών σχέσεων και θα αποτελέσει μία από τις προτεραιότητες της πολιτικής της για την αειφόρο ανάπτυξη. Το θέμα απαιτεί κοινές και συντονισμένες προσπάθειες από την πλευρά της Κοινότητας και των κρατών μελών της, με στόχο:
- τη δημιουργία υποδομής για την παροχή βοήθειας σε αναπτυσσόμενες χώρες και τις χώρες με οικονομία υπό μετάβαση, παρα-

δείγματος χάριν με την ενθάρρυνση σχεδίων σε συνάρτηση με το μηχανισμό καθαρής ανάπτυξης (CDM) του πρωτοκόλλου του Κυότο και της από κοινού εφαρμογής,

- την ικανοποίηση συγκεκριμένων αναγκών στον τομέα της μεταφοράς τεχνολογίας,
- την παροχή βοήθειας για την προσαρμογή των εν λόγω χωρών στις κλιματικές αλλαγές.

Άρθρο 6

Στόχοι και τομείς προτεραιότητας δράσης για τη φύση και τη βιοποικιλότητα

1. Οι σκοποί του άρθρου 2 θα πρέπει να επιδιωχθούν με τους ακόλουθους γενικούς στόχους:

- ανάσχεση της απώλειας της βιοποικιλότητας, μέχρι το 2010, συμπεριλαμβανομένων της πρόληψης και του μετριασμού των επιπτώσεων των χωροκατακτητικών ξένων ειδών και γονοτύπων,
- προστασία και κατάλληλη αποκατάσταση της φύσης και της βιοποικιλότητας από τις βλαβερές εκπομπές ρύπων,
- διατήρηση, κατάλληλη αποκατάσταση και βιώσιμη χρησιμοποίηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, των ακτών και των υγροτόπων,
- διατήρηση και κατάλληλη αποκατάσταση των περιοχών σημαντικής αισθητικής αξίας του τοπίου, συμπεριλαμβανομένων των καλλιεργημένων και των ευαίσθητων περιοχών,
- διατήρηση των ειδών και οικοτόπων, με κύριο μέλημα την πρόληψη του κατακερματισμού των οικοτόπων,
- προώθηση βιώσιμης χρήσης του εδάφους, με ιδιαίτερη προσοχή στην πρόληψη της διάβρωσης, της υποβάθμισης, της μόλυνσης και της απερίμωσης.

2. Οι στόχοι αυτοί θα επιδιωχθούν μέσω των ακόλουθων δράσεων προτεραιότητας, λαμβάνοντας υπόψη την αρχή της επικουρικότητας και με βάση τις υφιστάμενες παγκόσμιες και περιφερειακές συμβάσεις και στρατηγικές και την πλήρη εφαρμογή των οικείων κοινοτικών πράξεων. Όπου ενδείκνυται, θα πρέπει να ακολουθείται η οικοσυστημική προσέγγιση, όπως έχει υιοθετηθεί στη Σύμβαση για τη βιοποικιλότητα (1).

α) Όσον αφορά τη βιοποικιλότητα:

- εξασφάλιση της εφαρμογής και προαγωγή της παρακολούθησης και αξιολόγησης της κοινοτικής στρατηγικής για τη βιοποικιλότητα και των σχετικών σχεδίων δράσης, μεταξύ άλλων μέσω προγράμματος συλλογής δεδομένων και πληροφοριών, ανάπτυξης των κατάλληλων δεικτών, και προώθησης της χρήσης των καλύτερων διαθέσιμων τεχνικών και των καλύτερων περιβαλλοντικών πρακτικών,
- έρευνα στον τομέα της βιοποικιλότητας, των γενετικών πόρων, των οικοσυστημάτων και των αλληλεπιδράσεων με τις ανθρώπινες δραστηριότητες,

(1) ΕΕ L 309 της 13.12.1993, σ. 1.

- μέτρα για την τόνωση της βιώσιμης χρησιμοποίησης, της βιώσιμης παραγωγής και των βιώσιμων επενδύσεων σε σχέση με τη βιοποικιλότητα,
 - ενθάρρυνση μιας συνεπούς αξιολόγησης, της περαιτέρω έρευνας και της συνεργασίας όσον αφορά τα απειλούμενα είδη,
 - προώθηση, σε παγκόσμιο επίπεδο, του σωστού και δίκαιου επιμερισμού των ωφελημάτων που απορρέουν από τη χρησιμοποίηση γενετικών πόρων, για την υλοποίηση του άρθρου 15 της Σύμβασης για τη βιοποικιλότητα του σχετικού με την πρόσβαση στις γενετικούς πόρους καταγωγής τρίτων χωρών,
 - ανάπτυξη μέτρων πρόληψης και ελέγχου των χωροκατακτητικών ξένων ειδών, όπου συμπεριλαμβάνονται και οι χωροκατακτητικοί ξένοι γονότυποι,
 - εγκαθίδρυση του δικτύου Natura 2000 και υλοποίηση των αναγκαίων τεχνικών και χρηματοδοτικών μέσων και μέτρων που απαιτούνται για την πλήρη υλοποίησή του και για την προστασία, εκτός των περιοχών του Natura 2000, των προστατευομένων δυνάμει των οδηγιών περί οικοτόπων και πτηνών ειδών,
 - προώθηση της επέκτασης του δικτύου Natura 2000 στις υποψήφιες χώρες·
- β) Για ατυχήματα και καταστροφές:
- προαγωγή του κοινοτικού συντονισμού στις δράσεις των κρατών μελών σε σχέση με ατυχήματα και φυσικές καταστροφές, με τη δημιουργία, π.χ., δικτύου ανταλλαγών σχετικά με τις πρακτικές και τα μέσα πρόληψης,
 - ανάπτυξη περαιτέρω μέτρων πρόληψης μεγάλων κινδύνων ατυχήματος, με ιδιαίτερη προσοχή στους προερχομένους από αγωγούς, εξορυκτικές δραστηριότητες, θαλάσσιες μεταφορές επικίνδυνων ουσιών, και ανάπτυξη μέτρων για τα εξορυκτικά απόβλητα·
- γ) μια θεματική στρατηγική προστασίας του εδάφους με αντικείμενο την πρόληψη, μεταξύ άλλων, της ρύπανσης, της διάβρωσης, της απερίθωψης, της εδαφολογικής υποβάθμισης, της κατάληψης εδάφους και των υδρογεωλογικών κινδύνων, λαμβάνοντας υπόψη την περιφερειακή ποικιλομορφία και τις ιδιαιτερότητες των ορεινών και των άνυδρων περιοχών·
- δ) προώθηση της αειφόρου διαχείρισης των εξορυκτικών βιομηχανιών με στόχο τη μείωση των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον·
- ε) ενσωμάτωση των αισθητικών αξιών της διατήρησης και της αποκατάστασης του τοπίου σε άλλες πολιτικές, όπως ο τουρισμός, λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά διεθνή μέσα·
- στ) ενσωμάτωση της βιοποικιλότητας στις γεωργικές πολιτικές και ενθάρρυνση της αειφόρου ανάπτυξης της υπαίθρου και της πολυλειτουργικής και αειφόρου γεωργίας, μέσω:
- ενθάρρυνσης της πλήρους χρήσης των υφισταμένων δυνατοτήτων της κοινής γεωργικής πολιτικής και άλλων μέτρων πολιτικής,
 - ενθάρρυνσης περιβαλλοντολογικώς πιο υπεύθυνων μορφών γεωργίας, στις μελλοντικές επανεξετάσεις της κοινής γεω-
- ργικής πολιτικής, όπως, ανάλογα με την περίπτωση, μέθοδοι εκτατικής παραγωγής, πρακτικές ολοκληρωμένης γεωργίας, βιολογική γεωργία και γεωργοβιοποικιλότητα, λαμβάνοντας υπόψη την ανάγκη για ισόρροπη προσέγγιση του πολυλειτουργικού ρόλου των αγροτικών κοινοτήτων·
- ζ) προώθηση της βιώσιμης χρήσης των θαλασσών και της διατήρησης των θαλάσσιων οικοσυστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων βυθών, των εκβολών ποταμών και των ακτών, με ιδιαίτερη προσοχή στους τόπους μεγάλης αξίας από πλευράς βιοποικιλότητας, μέσω:
- της προώθησης μεγαλύτερης ενσωμάτωσης των περιβαλλοντικών πτυχών στην κοινή πολιτική αλιείας, με την ευκαιρία της αναθεώρησής της το 2002,
 - θεματικής στρατηγικής για την προστασία και τη διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, τους όρους και τις υποχρεώσεις εφαρμογής των συμβάσεων για τη θάλασσα, και την ανάγκη μείωσης των εκπομπών και των επιπτώσεων των θαλάσσιων μεταφορών και άλλων θαλάσσιων και χερσαίων δραστηριοτήτων,
 - της προώθησης της ολοκληρωμένης διαχείρισης των παράκτιων ζωνών,
 - της περαιτέρω προώθησης της προστασίας των θαλάσσιων περιοχών, ιδίως με το δίκτυο Natura 2000 καθώς και με άλλα χρησιμοποιήσιμα κοινοτικά μέσα·
- η) υλοποίηση και περαιτέρω ανάπτυξη δασικών στρατηγικών και μέτρων, σύμφωνα με τη δασική στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που να λαμβάνουν υπόψη την αρχή της επικουρικότητας και τη βιοποικιλότητα, και να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:
- βελτίωση των υπάρχοντων κοινοτικών μέτρων δασοπροστασίας, και αειφόρος διαχείριση των δασών, μεταξύ άλλων μέσω εθνικών δασοκομικών προγραμμάτων, σε συνάρτηση με τα σχέδια αγροτικής ανάπτυξης, με μεγαλύτερη έμφαση στην παρακολούθηση των πολλαπλών λειτουργιών των δασών, σύμφωνα με τις συστάσεις της υπουργικής διάσκεψης για την προστασία των δασών της Ευρώπης και του φόρουμ των Ηνωμένων Εθνών για τα δάση και της Σύμβασης για τη βιοποικιλότητα και άλλων φόρουμ,
 - ενθάρρυνση του αποτελεσματικού συντονισμού όλων των τομέων πολιτικής που άπτονται της δασοκομίας, συμπεριλαμβανομένου του ιδιωτικού τομέα, καθώς και του συντονισμού όλων των ενδιαφερομένων κύκλων σε θέματα δασών,
 - ενθάρρυνση της αύξησης του μεριδίου αγοράς της ξυλείας που έχει παραχθεί κατά βιώσιμο τρόπο, μεταξύ άλλων με την ενθάρρυνση πιστοποίησης της βιώσιμης διαχείρισης των δασών, και την ενθάρρυνση της επισήμανσης των σχετικών προϊόντων,
 - συνέχιση της ενεργού συμμετοχής της Κοινότητας και των κρατών μελών στην εφαρμογή των παγκόσμιων και περιφερειακών αποφάσεων και σε συζητήσεις και διαπραγματεύσεις για θέματα σχετικά με τα δάση,

- εξέταση των δυνατοτήτων λήψης ενεργών μέτρων για την πρόληψη και καταπολέμηση του εμπορίου παρανόμως υλοτομημένης ξυλείας,
 - ενθάρρυνση του συνυπολογισμού των επιπτώσεων της δασοκομίας στις κλιματικές μεταβολές·
- θ) Όσον αφορά τους γενετικά τροποποιημένους οργανισμούς (ΓΤΟ):
- εκπόνηση των διατάξεων και μεθόδων αξιολόγησης κινδύνου, προσδιορισμού, επισημάνσης και ανιχνευσιμότητας των ΓΤΟ προς αποτελεσματική παρακολούθηση και έλεγχο των επιπτώσεων στο περιβάλλον και στην υγεία,
 - επιδίωξη ταχείας επικύρωσης και εφαρμογής του πρωτοκόλλου της Καρθαγένης για τη βιοασφάλεια και υποστήριξη της συγκρότησης ρυθμιστικών πλαισίων στις τρίτες χώρες, όπου χρειάζεται, με τεχνική και χρηματική βοήθεια.

Άρθρο 7

Γενικοί στόχοι και τομείς προτεραιότητας για δράση για το περιβάλλον και την υγεία και την ποιότητα ζωής

1. Οι σκοποί που εκτίθενται στο άρθρο 2 θα πρέπει να επιδιωχθούν με τους ακόλουθους γενικούς στόχους, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών προτύπων, κατευθυντήριων γραμμών και προγραμμάτων της Παγκόσμιας Οργάνωσης Υγείας:
- καλύτερη κατανόηση των απειλών για το περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία, προκειμένου να ληφθούν μέτρα πρόληψης και περιστολής τους,
 - συμβολή σε μια καλύτερη ποιότητα ζωής μέσω μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης με επίκεντρο τις αστικές περιοχές,
 - προσπάθεια επίτευξης μέσα σε μια γενιά (2020) κατάστασης όπου η παραγωγή και χρήση χημικών ουσιών θα γίνεται μόνο με τρόπους χωρίς ουσιαστικές αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία και το περιβάλλον, αναγνωρίζοντας ότι πρέπει να ξεπεραστεί η σημερινή έλλειψη γνώσεων σχετικά με τις ιδιότητες, τη χρήση, τη διασπορά των χημικών ουσιών και την έκθεση σ' αυτές,
 - υποκατάσταση των χημικών ουσιών που είναι επικίνδυνες από ασφαλέστερες χημικές ουσίες ή ασφαλέστερες εναλλακτικές τεχνολογίες μη συνεπαγόμενες τη χρήση χημικών ουσιών, με στόχο τη μείωση των κινδύνων για τον άνθρωπο και το περιβάλλον,
 - μείωση των επιπτώσεων των φυτοφαρμάκων στην ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον και, γενικότερα, επίτευξη πλέον βιώσιμης χρήσης φυτοφαρμάκων καθώς και σημαντικής γενικής μείωσης των κινδύνων και της χρήσης φυτοφαρμάκων εξασφαλίζοντας την απαραίτητη φυτοπροστασία. Όσα χρησιμοποιούμενα φυτοφάρμακα είναι έμμονα ή βιοσφωρευτικά ή τοξικά ή έχουν άλλες ανησυχητικές ιδιότητες, θα πρέπει να υποκατασταθούν από λιγότερο επικίνδυνα φυτοφάρμακα, όπου είναι δυνατόν,
 - επίτευξη ποιοτικών επιπέδων των υπόγειων και επιφανειακών υδάτων που δεν θα έχουν σημαντικές επιπτώσεις και κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον, και διασφάλιση ότι οι ρυθμοί άντλησης υδάτινων πόρων είναι μακροπροθέσμως βιώσιμοι,
 - επίτευξη επιπέδων ποιότητας του αέρα που δεν θα έχουν ουσιαστικές αρνητικές επιπτώσεις και κινδύνους για την ανθρώπινη υγεία και το περιβάλλον,
 - ουσιαστική μείωση του αριθμού των ατόμων που επηρεάζονται συστηματικώς από μακροπρόθεσμα μέσα επίπεδα θορύβου, ιδίως θορύβου κυκλοφορίας, τα οποία, σύμφωνα με επιστημονικές μελέτες, έχουν βλαβερές επιπτώσεις στην υγεία των ανθρώπων, και προπαρασκευή του επόμενου βήματος των εργασιών για την οδηγία περί θορύβου.
2. Οι στόχοι αυτοί θα επιδιωχθούν μέσω των ακόλουθων δράσεων προτεραιότητας:
- α) ενίσχυση των κοινοτικών προγραμμάτων έρευνας και επιστημονικής εμπειρογνομosύνης και ενθάρρυνση του διεθνούς συντονισμού των εθνικών προγραμμάτων ερευνών, προς υποστήριξη της επίτευξης των στόχων για την υγεία και το περιβάλλον και, ειδικότερα:
- προσδιορισμός και συστάσεις για τους τομείς έρευνας και δράσης προτεραιότητας, συμπεριλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των δυνητικών επιπτώσεων των πηγών ηλεκτρομαγνητικής ρύπανσης στην υγεία, και με ιδιαίτερη προσοχή στην ανάπτυξη και επικύρωση εναλλακτικών μεθόδων, αντί των δοκιμών επί ζώων, ιδίως στον τομέα της ασφάλειας των χημικών προϊόντων,
 - καθορισμός και ανάπτυξη δεικτών υγείας και περιβάλλοντος,
 - επανεξέταση, εκπόνηση και επικαιροποίηση των υφιστάμενων προτύπων υγείας και οριακών τιμών, συμπεριλαμβανομένων, κατά περίπτωση, των επιδράσεων σε δυνητικώς ευάλωτες ομάδες, παραδειγματος χάριν στα παιδιά ή στους ηλικιωμένους, και των συνεργιών και της αλληλεπίδρασης των διαφόρων ρύπων,
 - ανασκόπηση των τάσεων και δημιουργία μηχανισμού έγκαιρης προειδοποίησης για νέα ή αναδυόμενα προβλήματα·
- β) για τις χημικές ουσίες:
- επιφόρτιση των κατασκευαστών, εισαγωγέων και περαιτέρω χρηστών με την ευθύνη της παραγωγής γνώσεων σχετικά με όλες τις χημικές ουσίες (καθήκον μέριμνας) και της εκτίμησης των κινδύνων της χρήσης τους, μεταξύ άλλων μέσα σε προϊόντα, καθώς και της ανάκτησης και της διάθεσής τους,
 - ανάπτυξη λογικώς συνεπούς συστήματος, βασισμένου σε κλιμακωτή προσέγγιση, που να εξαιρεί τις χημικές ουσίες που χρησιμοποιούνται σε πολύ μικρές ποσότητες, για τη δοκιμή των νέων και των ήδη υφιστάμενων ουσιών και την εκτίμηση και διαχείριση των κινδύνων των ουσιών αυτών, με διαδικασίες δοκιμής που ελαχιστοποιούν την ανάγκη δοκιμών επί ζώων και αναπτύσσουν εναλλακτικές μεθόδους δοκιμής,

- μέριμνα ώστε οι χημικές ουσίες που εμπνέουν ανησυχίες να υπόκεινται σε ταχύτερες διαδικασίες διαχείρισης του κινδύνου και οι ιδιαίτερα ανησυχητικές χημικές ουσίες, όπου περιλαμβάνονται οι καρκινογόνες, μεταλλαξιογόνες ή τοξικές για την αναπαραγωγή ουσίες (POPs) και εκείνες που έχουν χαρακτηριστικά έμμοιων οργανικών ρύπων, να χρησιμοποιούνται μόνο σε αιτιολογημένες και συγκεκριμένες περιπτώσεις και μόνον κατόπιν αδείας,
 - μεριμνά ώστε τα αποτελέσματα της αξιολόγησης του κινδύνου των χημικών ουσιών να λαμβάνονται πλήρως υπόψη σε όλους τους τομείς της κοινοτικής νομοθεσίας όπου προβλέπονται ρυθμίσεις περί χημικών ουσιών, και αποφυγή επαναλήψεων,
 - παροχή κριτηρίων για την υπαγωγή στην κατηγορία των ιδιαίτερα ανησυχητικών χημικών ουσιών, εκείνων που είναι δυσαποδόμητες και βιοσυσσωρεύσιμες και τοξικές, και εκείνων που είναι άκρως δυσαποδόμητες και άκρως βιοσυσσωρευτικές, και ενδεχόμενη προσθήκη των γνωστών ενδοκρινικών διαταρακτών, όταν θεσπιστούν συμφωνημένες μέθοδοι και κριτήρια δοκιμών,
 - εξασφάλιση της ταχείας ανάπτυξης των κυριότερων αναγκαίων μέτρων εν όψει των τεθέντων στόχων, ώστε να μπορούν να τεθούν σε ισχύ πριν από την ενδιάμεση εξέταση,
 - εξασφάλιση της πρόσβασης του κοινού στις μη εμπιστευτικές πληροφορίες του κοινοτικού μητρώου χημικών προϊόντων (μητρώο REACH).
- γ) για τα φυτοφάρμακα:
- πλήρης εφαρμογή και ανασκόπηση της αποτελεσματικότητας του εφαρμοστέου νομικού πλαισίου ⁽¹⁾, προκειμένου να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο προστασίας κατά την τροποποίησή του. Η ανασκόπηση αυτή μπορεί να περιλαμβάνει, όπου ενδείκνυται, συγκριτική εκτίμηση και ανάπτυξη διαδικασιών χορήγησης κοινοτικής άδειας για τη διάθεση στην αγορά,
 - μια θεματική στρατηγική για τη βιώσιμη χρήση φυτοφαρμάκων που να αποβλέπει:
 - i) στη μείωση των παντοειδών κινδύνων που συνεπάγεται η χρήση φυτοφαρμάκων για την υγεία και το περιβάλλον,
 - ii) σε βελτιωμένους ελέγχους της χρήσης και διανομής φυτοφαρμάκων,
 - iii) στη μείωση των επιπέδων βλαβερών δραστικών ουσιών, μεταξύ άλλων με την αντικατάσταση των πιο επικίνδυνων από ασφαλέστερες εναλλακτικές λύσεις, ενδεχομένως μη χημικές,
- δ) για τις χημικές ουσίες και τα φυτοφάρμακα:
- επιδίωξη ταχείας επικύρωσης της Σύμβασης του Ρότερνταμ για τη διαδικασία συμφωνίας με πρότερη πληροφόρηση για ορισμένα επικίνδυνα χημικά προϊόντα και φυτοφάρμακα στο διεθνές εμπόριο, καθώς και της Σύμβασης της Στοκχόλμης για τους έμμοιους οργανικούς ρύπους,
 - τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2455/92 του Συμβουλίου, της 23ης Ιουλίου 1992, για τις εξαγωγές και εισαγωγές ορισμένων επικίνδυνων χημικών ουσιών ⁽²⁾, με στόχο την εναρμόνισή του με τη Σύμβαση του Ρότερνταμ, τη βελτίωση των διαδικαστικών του μηχανισμών και της πληροφόρησης στις αναπτυσσόμενες χώρες,
 - υποστήριξη της βελτιωμένης διαχείρισης των χημικών προϊόντων και φυτοφαρμάκων στις αναπτυσσόμενες και υποψήφιες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της εξάλειψης των αποθεμάτων πεπαλαιωμένων φυτοφαρμάκων, μεταξύ άλλων με την υποστήριξη σχετικών σχεδίων,
 - συμβολή στις διεθνείς προσπάθειες για την κατάσχεση στρατηγικής διεθνούς διαχείρισης χημικών προϊόντων.
- ε) για τη βιώσιμη χρήση και την υψηλή ποιότητα των υδάτων:
- εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των επιφανειακών και των υπόγειων υδάτων, πρόληψη της ρύπανσης και προαγωγή της βιώσιμης χρήσης του νερού,
 - προσπάθειες για την εξασφάλιση της πλήρους εφαρμογής της οδηγίας-πλαισίου για τα ύδατα ⁽³⁾, με στόχο μια καλή οικολογική, χημική και ποιοτική κατάσταση των υδάτων καθώς και μια συνετή και βιώσιμη διαχείριση των υδάτων,
 - ανάπτυξη μέτρων με στόχο τον τερματισμό των απορριψεων, εκπομπών και απωλειών επικίνδυνων χημικών ουσιών προτεραιότητας, σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας-πλαισίου για τα ύδατα,
 - εξασφάλιση υψηλού επιπέδου προστασίας των υδάτων κολύμβησης, συμπεριλαμβανομένης της αναθεώρησης της σχετικής οδηγίας ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Οδηγία 91/414/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 15ης Ιουλίου 1991 σχετικά με τη διάθεση στην αγορά φυτοπροστατευτικών προϊόντων (ΕΕ L 230 της 19.8.1991, σ. 1): οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την οδηγία 2001/49/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 176 της 29.6.2001, σ. 61).

⁽²⁾ ΕΕ L 251 της 29.8.1992, σ. 13· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2247/98 της Επιτροπής (ΕΕ 282 της 20.10.1998, σ. 12).

⁽³⁾ Οδηγία 2000/60/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2000 για τη θέσπιση πλαισίου κοινοτικής δράσης στον τομέα της πολιτικής των υδάτων (ΕΕ L 327 της 22.12.2000, σ. 1).

⁽⁴⁾ Οδηγία 76/160/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 8ης Δεκεμβρίου 1975, σχετικά με την ποιότητα των υδάτων κολύμβησης (ΕΕ L 31 της 5.2.1976, σ. 1): οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την πράξη προσχώρησης του 1994.

- διασφάλιση της ενσωμάτωσης των αρχών και προσεγγίσεων της οδηγίας-πλαίσιο για τα ύδατα και άλλων οδηγιών για την προστασία των υδάτων στις άλλες κοινοτικές πολιτικές·
- στ) για την ποιότητα του αέρα, η ανάπτυξη και η εφαρμογή των μέτρων του άρθρου 5 στον τομέα των μεταφορών, της βιομηχανίας και της ενέργειας θα πρέπει να είναι συμβατές με τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και να συμβάλουν σ' αυτήν. Στα περαιτέρω εξεταζόμενα μέτρα περιλαμβάνονται:
- βελτίωση της παρακολούθησης και της εκτίμησης της ποιότητας του αέρα, περιλαμβανομένης της εναπόθεσης ρύπων, και της ενημέρωσης του κοινού και της ανάπτυξης και της χρήσης δεικτών,
 - θεματική στρατηγική για την ενίσχυση συνεπούς και ολοκληρωμένης πολιτικής για τη ρύπανση του αέρα για την κάλυψη προτεραιοτήτων περαιτέρω δράσης, την ανασκόπηση και τυχόν ενημέρωση των προτύπων για την ποιότητα του αέρα και των εθνικών ανώτατων ορίων εκπομπών, ενόψει της επίτευξης του μακροπρόθεσμου γενικού στόχου της μη υπέρβασης των κρίσιμων φορτίων και επιπέδων, και την ανάπτυξη καλύτερων συστημάτων συλλογής πληροφοριών, κατάρτισης μοντέλων και προβλέψεων,
 - θέσπιση κατάλληλων μέτρων σχετικά με τις συγκεντρώσεις όζοντος και σωματιδίων σε επίπεδο εδάφους,
 - εξέταση της ποιότητας του αέρα εσωτερικών χώρων και των επιπτώσεων στην υγεία, με συστάσεις για τυχόν περαιτέρω μέτρα,
 - ανάληψη ηγετικού ρόλου στις διαπραγματεύσεις και την εφαρμογή του πρωτοκόλλου του Μόντρεαλ σχετικά με τις ουσίες που καταστρέφουν το όζον,
 - ανάληψη ηγετικού ρόλου στις διαπραγματεύσεις και την ενίσχυση των δεσμών και των αλληλεπιδράσεων με διεθνείς διεργασίες που συντελούν στην καθαρότητα του αέρα στην Ευρώπη,
 - περαιτέρω ανάπτυξη ειδικών κοινοτικών μέσων για τη μείωση των εκπομπών από σχετικές κατηγορίες πηγών·
- ζ) για το θόρυβο:
- συμπλήρωση και περαιτέρω βελτίωση μέτρων, συμπεριλαμβανομένων κατάλληλων διαδικασιών έγκρισης τύπου για τις εκπομπές θορύβου από υπηρεσίες και προϊόντα, ιδίως από οχήματα με κινητήρα, συμπεριλαμβανομένων μέτρων μείωσης του θορύβου τριβής ελαστικού και οδοστρώματος που να μη θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της οδικής κυκλοφορίας, από σιδηροδρομικά οχήματα, αεροσκάφη και ακίνητα μηχανήματα,
 - ανάπτυξη και εφαρμογή μέσων για το μετριασμό του θορύβου της κυκλοφορίας, όπου ενδείκνυται, μέσω μείωσης π.χ. της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών, μετάβασης σε λιγότερο θορυβώδη μέσα μεταφορών, της προαγωγής τεχνικών μέτρων και βιώσιμου προγραμματισμού στον τομέα των μεταφορών·
- η) για το αστικό περιβάλλον:
- θεματική στρατηγική ολοκληρωμένης οριζόντιας προσέγγισης σε όλες τις κοινοτικές πολιτικές και βελτίωσης της ποιότητας του αστικού περιβάλλοντος, η οποία θα λαμβάνει υπόψη την επιτελεσθείσα πρόοδο στην εφαρμογή του υφιστάμενου πλαισίου συνεργασίας⁽¹⁾, θα το επανεξετάζει, όπου χρειάζεται, και θα καλύπτει:
 - την προαγωγή της τοπικής «Ατζέντας 21»,
 - τη μείωση της σύνδεσης μεταξύ οικονομικής μεγέθυνσης και ζήτησης επιβατικών μεταφορών,
 - την ανάγκη αύξησης του μεριδίου των δημόσιων συγκοινωνιών, των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών, των μετακινήσεων με τα πόδια ή με ποδήλατο,
 - την ανάγκη να αντιμετωπισθεί ο αυξανόμενος όγκος της κυκλοφορίας και να αποσυνδεθεί σε μεγάλο βαθμό η αύξηση των μεταφορών από την αύξηση του ΑΕγχΠ,
 - την ανάγκη προαγωγής της χρήσης οχημάτων χαμηλών εκπομπών στις δημόσιες συγκοινωνίες,
 - τον συνυπολογισμό των αστικών περιβαλλοντικών δεικτών.

Άρθρο 8

Γενικοί στόχοι και τομείς προτεραιότητας δράσης για τη βιώσιμη χρήση και τη διαχείριση των φυσικών πόρων και των αποβλήτων

1. Οι σκοποί του άρθρου 2 θα πρέπει να επιδιωχθούν με τους ακόλουθους στόχους:

- μέριμνα ώστε η κατανάλωση πόρων και οι συνακόλουθες επιπτώσεις να μην υπερβαίνουν τη φέρουσα ικανότητα του περιβάλλοντος και αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από τη χρήση των πόρων. Εν προκειμένω, υπενθυμίζεται ο ενδεικτικός επί μέρους στόχος να επιτευχθεί στη Κοινότητα ποσοστό 22 % παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας από ανανεώσιμες μορφές ενέργειας μέχρι το 2010 προκειμένου να αυξηθεί σημαντικά η αποδοτικότητα πόρων και ενέργειας,
- επίτευξη σημαντικής συνολικής μείωσης του όγκου των παραγόμενων αποβλήτων χάρη σε βελτιωμένες πρωτοβουλίες πρόληψης δημιουργίας αποβλήτων, αποδοτικότερη χρήση των πόρων και μετάβαση σε περισσότερο βιώσιμα πρότυπα κατανάλωσης και παραγωγής,
- σημαντική μείωση της ποσότητας των απορριπτόμενων αποβλήτων, καθώς και του όγκου των παραγομένων επικινδυνών αποβλήτων, με αποφυγή της αύξησης των εκπομπών στον αέρα, τα ύδατα και το έδαφος,

⁽¹⁾ Απόφαση αριθ. 1411/2001/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27ης Ιουνίου 2001 σχετικά με το κοινοτικό πλαίσιο συνεργασίας για την προαγωγή της αειφόρου ανάπτυξης σε αστικό περιβάλλον (ΕΕ L 191 της 13.7.2001, σ. 1).

— ενθάρρυνση της επαναχρησιμοποίησης ενώ, όσον αφορά τα απόβλητα που εξακολουθούν να παράγονται, το επίπεδο επικινδυνότητας θα πρέπει να μειωθεί και θα πρέπει να ενέχουν τους μικρότερους δυνατούς κινδύνους· θα πρέπει να προτιμηθεί η ανάκτηση και κυρίως η ανακύκλωση· η ποσότητα των απορριπτομένων αποβλήτων θα πρέπει να ελαχιστοποιείται και τα απόβλητα αυτά θα πρέπει να διατίθενται ασφαλώς· η επεξεργασία των αποβλήτων που πρόκειται να απορριφθούν θα πρέπει να πραγματοποιείται όσο το δυνατόν πλησιέστερα στον τόπο παραγωγής τους, αν αυτό δεν οδηγεί σε μείωση της αποτελεσματικότητας των εργασιών επεξεργασίας αποβλήτων.

2. Οι στόχοι αυτοί θα επιδιωχθούν λαμβάνοντας υπόψη την ολοκληρωμένη πολιτική προϊόντων και τη στρατηγική της Κοινότητας για τη διαχείριση αποβλήτων⁽¹⁾, μέσω των ακόλουθων δράσεων προτεραιότητας:

- i) ανάπτυξη θεματικής στρατηγικής για τη βιώσιμη χρήση και διαχείριση των πόρων, που θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων:
 - a) εκτίμηση της ροής των υλικών και αποβλήτων στην Κοινότητα, συμπεριλαμβανομένων των εισαγωγών και των εξαγωγών, παραδείγματος χάριν με τη χρήση του μέσου ανάλυσης υλικών ροής,
 - β) επανεξέταση της αποτελεσματικότητας των μέτρων πολιτικής και των συνεπειών των επιδοτήσεων σχετικά με τους φυσικούς πόρους και τα απόβλητα,
 - γ) θέσπιση γενικών και επί μέρους στόχων για την αποδοτικότητα των πόρων και τη μείωση της χρήσης τους, αποσύνδεση της οικονομικής αύξησης από τις αρνητικές επιπτώσεις για το περιβάλλον,
 - δ) προαγωγή μεθόδων και τεχνικών παραγωγής και εξόρυξης που να ενθαρρύνουν την οικολογική αποδοτικότητα και τη βιώσιμη χρήση των πρώτων υλών, της ενέργειας, του νερού και άλλων πόρων,
 - ε) ανάπτυξη και εφαρμογή ευρέος φάσματος μέσων, στα οποία περιλαμβάνονται η έρευνα, η μεταφορά τεχνολογίας, μέσα βασιζόμενα στην αγορά και οικονομικά μέσα, προγράμματα βέλτιστης πρακτικής και δείκτες αποδοτικότητας των πόρων.
- ii) ανάπτυξη και εφαρμογή μέτρων σχετικά με την πρόληψη και τη διαχείριση των αποβλήτων μέσω, μεταξύ άλλων:
 - a) της εκπόνησης συνόλου επί μέρους στόχων ποσοτικής και ποιοτικής μείωσης οι οποίοι θα καλύπτουν όλα τα σχετικά απόβλητα και οι οποίοι θα πρέπει να επιτευχθούν σε κοινοτικό επίπεδο μέχρι το 2010. Η Επιτροπή καλείται να εκπονήσει πρόταση για τους επί μέρους αυτούς στόχους μέχρι το 2002,
 - β) της ενθάρρυνσης του οικολογικά ορθού και βιώσιμου σχεδιασμού των προϊόντων,
 - γ) της αύξησης της ευαισθητοποίησης του κοινού όσον αφορά τη δυναμική του συμβολή στη μείωση των αποβλήτων,
 - δ) της διαμόρφωσης επιχειρησιακών μέτρων για την ενθάρρυνση της πρόληψης της δημιουργίας αποβλήτων, π.χ. της ενθάρρυνσης της επαναχρησιμοποίησης και της ανάκτησης, της σταδιακής εξάλειψης ορισμένων ουσιών και υλικών μέσω μέτρων που αφορούν τα προϊόντα,

- ε) ανάπτυξης περαιτέρω δεικτών στον τομέα της διαχείρισης των αποβλήτων·
- iii) ανάπτυξη μιας θεματικής στρατηγικής για την ανακύκλωση των αποβλήτων, περιλαμβανόμενα μεταξύ άλλων:
 - a) μέτρα που θα αποσκοπούν στη διασφάλιση του διαχωρισμού πηγών, της συλλογής και ανακύκλωσης των ροών αποβλήτων προτεραιότητας,
 - β) περαιτέρω ανάπτυξη της ευθύνης του παραγωγού,
 - γ) ανάπτυξη και μεταφορά περιβαλλοντικά ορθών τεχνολογιών ανακύκλωσης και επεξεργασίας των αποβλήτων·
- iv) ανάπτυξη ή αναθεώρηση της νομοθεσίας περί αποβλήτων, περιλαμβανομένων, μεταξύ άλλων, των αποβλήτων κατασκευών και καταδαφίσεων, της ιλύος υπονόμων⁽²⁾, των βιοαποικοδομήσιμων αποβλήτων, των συσκευασιών⁽³⁾, των ηλεκτρικών στηλών⁽⁴⁾ και των μεταφορών αποβλήτων⁽⁵⁾, αποσαφήνιση της διάκρισης μεταξύ αποβλήτων και μη αποβλήτων και ανάπτυξη καταλλήλων κριτηρίων για την περαιτέρω ανάπτυξη των παραρτημάτων ΙΑ και ΙΙΒ της οδηγίας-πλαίσιο για τα απόβλητα⁽⁶⁾.

Άρθρο 9

Γενικοί στόχοι και τομείς προτεραιότητας για δράση σε διεθνή θέματα

1. Ο σκοπός που εκτίθεται στο άρθρο 2 για τα διεθνή θέματα, και οι διεθνείς διαστάσεις των τεσσάρων περιβαλλοντικών τομέων προτεραιότητας του παρόντος προγράμματος, συνεπάγονται τους ακόλουθους στόχους:

- επιδίωξη φιλόδοξων περιβαλλοντικών πολιτικών διεθνώς, αποδίδοντας ιδιαίτερη προσοχή στη φέρουσα ικανότητα του παγκόσμιου περιβάλλοντος,
- περαιτέρω προώθηση προτύπων βιώσιμης κατανάλωσης και παραγωγής διεθνώς,
- επίτευξη προόδου ούτως ώστε να εξασφαλισθεί ότι οι περιβαλλοντικές και οι εμπορικές πολιτικές και μέτρα θα αλληλοϋποστηρίζονται.

⁽²⁾ Οδηγία 86/278/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12 Ιουνίου 1986, για την προστασία του περιβάλλοντος και, ιδίως, του εδάφους κατά τη χρησιμοποίηση ιλύος καθαρισμού λυμάτων στη γεωργία (ΕΕ L 181 της 4.7.1986, σ. 6) οδηγία όπως τροποποιήθηκε από την πράξη προσχώρησης του 1994.

⁽³⁾ Οδηγία 94/62/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 1994, για τις συσκευασίες και τα απορρίμματα συσκευασίας (ΕΕ L 365 της 31.12.1994, σ. 10)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 1999/177/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 56 της 4.3.1999, σ. 47).

⁽⁴⁾ Οδηγία 93/86/ΕΟΚ της Επιτροπής, της 4ης Οκτωβρίου 1993, περί προσαρμογής στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας 91/157/ΕΟΚ του Συμβουλίου για τις ηλεκτρικές στήλες και τους συσσωρευτές που περιέχουν ορισμένες επικίνδυνες ουσίες (ΕΕ L 264 της 23.10.1993, σ. 51).

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 259/93 του Συμβουλίου της 1ης Φεβρουαρίου 1993, σχετικά με την παρακολούθηση και τον έλεγχο των μεταφορών αποβλήτων στο εσωτερικό της Κοινότητας καθώς και κατά την εισοδο και την έξοδό τους (ΕΕ L 30 της 6.2.1993, σ. 1)· κανονισμός όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 1999/816/ΕΟΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 316 της 10.12.1999, σ. 45).

⁽⁶⁾ Οδηγία 75/442/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 1975, περί των στερεών αποβλήτων (ΕΕ L 194 της 25.7.1975, σ. 39)· οδηγία όπως τροποποιήθηκε τελευταία από την απόφαση 96/350/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 135 της 6.6.1996, σ. 32).

⁽¹⁾ Ψήφισμα του Συμβουλίου, της 24ης Φεβρουαρίου 1997 για την κοινοτική στρατηγική διαχείρισης αποβλήτων (ΕΕ C 76 της 11.3.1997, σ. 1).

2. Οι στόχοι αυτοί επιδιώκονται μέσω των ακόλουθων δράσεων προτεραιότητας:

- α) ενσωμάτωση των απαιτήσεων περιβαλλοντικής προστασίας σε όλες τις εξωτερικές πολιτικές της Κοινότητας, συμπεριλαμβανομένων του εμπορίου και της συνεργασίας για την ανάπτυξη, για την επίτευξη αειφόρου ανάπτυξης μέσω, μεταξύ άλλων, της εκπόνησης κατευθυντήριων γραμμών,
- β) κατάρτιση ενός συνεκτικού συνόλου περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών επί μέρους στόχων που θα προωθηθεί προς υιοθέτηση ως μέρος «παγκόσμιου συμφώνου» στην παγκόσμια διάσκεψη κορυφής για την αειφόρο ανάπτυξη το 2002,
- γ) προσπάθεια ενίσχυσης της διεθνούς διαχείρισης του περιβάλλοντος με τη σταδιακή ενίσχυση της πολυμερούς συνεργασίας και του θεσμικού πλαισίου, συμπεριλαμβανομένων των πόρων,
- δ) επιδίωξη ταχείας επικύρωσης, ουσιαστικής συμμόρφωσης και επιβολής των διεθνών συμβάσεων και συμφωνιών στον τομέα του περιβάλλοντος, στις οποίες η Κοινότητα είναι μέρος,
- ε) προώθηση βιώσιμων περιβαλλοντικών πρακτικών στις ξένες επενδύσεις και στις εξαγωγικές πιστώσεις,
- στ) εντατικοποίηση προσπάθειών σε διεθνές επίπεδο για την επίτευξη συναίνεσης όσον αφορά μεθόδους αξιολόγησης των κινδύνων για την υγεία και το περιβάλλον, καθώς επίσης και προσεγγίσεις διαχείρισης κινδύνων, συμπεριλαμβανομένης της αρχής της προφύλαξης,
- ζ) αλληλουπιστήριξη μεταξύ του εμπορίου και των αναγκών περιβαλλοντικής προστασίας, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την περιβαλλοντική διάσταση στις αξιολογήσεις των επί της αειφορίας επιπτώσεων των πολυμερών εμπορικών συμφωνιών, που θα διεξαχθούν σε πρώιμο στάδιο των διαπραγματεύσεων, και ενεργώντας καταλλήλως,
- η) περαιτέρω προώθηση ενός παγκόσμιου εμπορικού συστήματος που να αναγνωρίζει πλήρως τις πολυμερείς ή περιφερειακές περιβαλλοντικές συμφωνίες και την αρχή της προφύλαξης, και να αυξάνει τις ευκαιρίες για το εμπόριο βιώσιμων και φιλοπεριβαλλοντικών προϊόντων και υπηρεσιών,
- θ) προαγωγή της διασυννοριακής περιβαλλοντικής συνεργασίας με γειτονικές χώρες και περιφέρειες,
- ι) προαγωγή μιας συνεπέστερης πολιτικής με τη σύνδεση των εργασιών που διεξάγονται στο πλαίσιο των διαφόρων συμβάσεων, περιλαμβανομένης της αξιολόγησης των διασυνδέσεων μεταξύ βιοποικιλότητας και κλιματικών αλλαγών, και της ένταξης των θεμάτων βιοποικιλότητας στην υλοποίηση της Σύμβασης πλαίσιο των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές μεταβολές και του πρωτοκόλλου του Κυότο.

Άρθρο 10

Χάραξη πολιτικής για το περιβάλλον

Οι γενικοί στόχοι που εκτίθενται στο άρθρο 2 για τη χάραξη περιβαλλοντικής πολιτικής με βάση τη συμμετοχή και τις βέλτιστες διαθέσιμες επιστημονικές γνώσεις και οι στρατηγικές προσεγγίσεις

που εκτίθενται στο άρθρο 3, επιδιώκονται μέσω των ακόλουθων δράσεων προτεραιότητας:

- α) ανάπτυξη βελτιωμένων μηχανισμών και γενικών κανόνων και αρχών ορθής διαχείρισης, στα πλαίσια των οποίων οι ενδιαφερόμενοι κύκλοι συμμετέχουν σε εκτενείς και εντατικές διαβουλεύσεις σε όλα τα στάδια, ώστε να διευκολύνονται οι αποτελεσματικότερες επιλογές για ένα άριστο αποτέλεσμα στο περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη σε σχέση με τα προτεινόμενα μέτρα·
- β) μεγαλύτερη συμμετοχή των περιβαλλοντικών ΜΚΟ στο διάλογο μέσω κατάλληλης στήριξης, συμπεριλαμβανομένης της κοινοτικής χρηματοδότησης·
- γ) βελτίωση της διαδικασίας διαμόρφωσης πολιτικής μέσω:
 - εκ των προτέρων αξιολόγησης των πιθανών επιπτώσεων, ιδίως των περιβαλλοντικών, των νέων πολιτικών, συμπεριλαμβανομένης της εναλλακτικής δυνατότητας μη ανάληψης δράσης, καθώς και των νομοθετικών προτάσεων και της δημοσίευσης των αποτελεσμάτων,
 - εκ των υστέρων αξιολόγησης της αποτελεσματικότητας των μέτρων για την επίτευξη των περιβαλλοντικών στόχων τους·
- δ) μέριμνα ώστε το περιβάλλον και κυρίως οι τομείς προτεραιότητας που καθορίζονται στο πρόγραμμα να αποτελέσουν μείζονα προτεραιότητα για τα κοινοτικά ερευνητικά προγράμματα. Στο πλαίσιο του κοινοτικού προγράμματος-πλαίσιο για την έρευνα και την τεχνολογική ανάπτυξη πρέπει να επανεξετάζονται τακτικά οι περιβαλλοντικές ερευνητικές ανάγκες και προτεραιότητες. Καλύτερος συντονισμός των ερευνών σχετικά με το περιβάλλον που πραγματοποιούνται σε κράτη μέλη, με σκοπό, μεταξύ άλλων, την καλύτερη υλοποίηση των πορισμάτων.

Συνδέσεις μεταξύ των περιβαλλοντικών και άλλων φορέων στους τομείς της ενημέρωσης, της κατάρτισης, της έρευνας, της εκπαίδευσης και των πολιτικών·
- ε) τακτική πληροφόρηση από το 2003 που μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία βάσης για:
 - τη λήψη αποφάσεων για το περιβάλλον και την αειφόρο ανάπτυξη,
 - την παρακολούθηση και επανεξέταση των τομειακών στρατηγικών ενσωμάτωσης καθώς και της στρατηγικής αειφόρου ανάπτυξης,
 - ενημέρωση του ευρύτερου κοινού.

Η τακτική υποβολή εκθέσεων από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος και άλλους σχετικούς φορείς θα υποστηρίζει την παραγωγή των πληροφοριών αυτών. Οι πληροφορίες αποτελούνται κυρίως από:

 - βασικούς περιβαλλοντικούς δείκτες,
 - δείκτες για την κατάσταση του περιβάλλοντος και τις διαφαινόμενες τάσεις,
 - δείκτες ενσωμάτωσης·

στ) ανασκόπηση και τακτική παρακολούθηση των συστημάτων πληροφόρησης και εκθέσεων με σκοπό ένα πιο συνεκτικό και αποτελεσματικό σύστημα εκθέσεων υψηλής ποιότητας, συγκρίσιμων και ουσιαστικών περιβαλλοντικών δεδομένων και πληροφοριών. Εν προκειμένω, η Επιτροπή καλείται να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, την τυχόν κατάλληλη πρόταση. Η παρακολούθηση, η συλλογή στοιχείων και οι απαιτήσεις υποβολής εκθέσεων θα πρέπει να καλυφθούν αποτελεσματικά στη μελλοντική περιβαλλοντική νομοθεσία·

ζ) ενίσχυση της ανάπτυξης και της χρήσης εφαρμογών και εργαλείων παρακολούθησης της γης (π.χ. δορυφορική τεχνολογία) για στήριξη της χάραξης και εφαρμογής πολιτικής.

Άρθρο 11

Παρακολούθηση και αξιολόγηση αποτελεσμάτων

1. Στο τέταρτο έτος της εφαρμογής του προγράμματος η Επιτροπή αξιολογεί την επιτευχθείσα πρόοδο στην εφαρμογή του μαζί με τις συναφείς περιβαλλοντικές τάσεις και προοπτικές. Αυτό θα πρέπει να γίνει με βάση ένα συνεκτικό πλαίσιο δεικτών. Η Επιτροπή

υποβάλλει την ενδιάμεση αυτή έκθεση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μαζί με οποιαδήποτε πρόταση για τροποποίηση που ενδέχεται να κρίνει σκόπιμη.

2. Η Επιτροπή υποβάλλει στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο μια τελική αξιολόγηση του προγράμματος και της κατάστασης και των προοπτικών για το περιβάλλον κατά τη διάρκεια του τελευταίου έτους του προγράμματος.

Άρθρο 12

Η παρούσα απόφαση δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Βρυξέλλες, 22 Ιουλίου 2002.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. COX

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

P. S. MØLLER

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1601/2002 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 9ης Σεπτεμβρίου 2002
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 10 Σεπτεμβρίου 2002.

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

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 2002.

Για την Επιτροπή
J. M. SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας

⁽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 9ης Σεπτεμβρίου 2002, 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	052	55,0
	096	41,1
	999	48,0
0707 00 05	052	137,9
	999	137,9
0709 90 70	052	92,6
	999	92,6
0805 50 10	388	57,2
	524	39,6
	528	57,4
	999	50,5
0806 10 10	052	67,9
	064	105,0
	999	86,5
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	052	60,0
	388	82,8
	400	109,8
	512	90,2
	720	71,5
	800	208,1
	804	88,6
	999	101,6
	0808 20 50	052
388		71,8
720		56,6
999		77,6
0809 30 10, 0809 30 90	052	97,3
	999	97,3
0809 40 05	052	68,5
	060	54,5
	064	49,6
	066	60,5
	068	42,9
	094	44,1
	624	189,0
	999	72,7

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που καθορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2020/2001 της Επιτροπής (ΕΕ L 273 της 16.10.2001, σ. 6). Ο κωδικός «999» αντιπροσωπεύει «άλλες καταγωγές».

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1602/2002 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ**της 9ης Σεπτεμβρίου 2002****για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή της οδηγίας 1999/105/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την άδεια που παρέχει κράτος μέλος για την απαγόρευση της εμπορίας συγκεκριμένου βασικού πολλαπλασιαστικού υλικού στον τελικό χρήστη**

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ.

σπορά και γεωργικών, δενδροκρηπυτικών και δασοκομικών φυτών προς φύτευση,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

την οδηγία 1999/105/ΕΚ του Συμβουλίου, της 22ας Δεκεμβρίου 1999, σχετικά με την εμπορία του δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 17 παράγραφος 3,

Άρθρο 1

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 1 της οδηγίας 1999/105/ΕΚ, τα κράτη μέλη εξασφαλίζουν ότι το πολλαπλασιαστικό υλικό που διατίθεται στην αγορά σύμφωνα με τις διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν υπόκειται σε εμπορικούς περιορισμούς ως προς τα χαρακτηριστικά του, τις απαιτήσεις εξέτασης και επιθεώρησης, την επισήμανση και τη σφράγιση, άλλους από εκείνους που προβλέπονται στην οδηγία.
- (2) Σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να επιτραπεί σε κράτος μέλος να απαγορεύσει, στο σύνολο ή σε μέρος της επικράτειάς του, την εμπορία, για σπορά ή φύτευση στην επικράτειά του, συγκεκριμένου πολλαπλασιαστικού υλικού το οποίο είναι ακατάλληλο για χρήση στην επικράτειά του.
- (3) Η άδεια αυτή χορηγείται μόνον εφόσον υπάρχουν φόβοι ότι η χρήση του εν λόγω πολλαπλασιαστικού υλικού θα είχε δυσμενείς επιπτώσεις, λόγω των φαινοτυπικών ή γενετικών χαρακτηριστικών του, στους δασοκομικούς, περιβαλλοντικούς ή γενετικούς πόρους ή στη βιοποικιλότητα στην επικράτεια του οικείου κράτους μέλους.
- (4) Για να επιτραπεί στην Επιτροπή να αποφασίσει έχοντας πλήρη γνώση της κατάστασης, η αίτηση για τη χορήγηση της άδειας θα πρέπει να συνοδεύεται από αποδεικτικά στοιχεία και άλλες πληροφορίες οι οποίες θα αφορούν, μεταξύ άλλων, την περιφέρεια προέλευσης ή την καταγωγή του δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού και τα αποτελέσματα των δοκιμών, επιστημονικών ερευνών και δασοκομικών πρακτικών. Θα πρέπει να διευκρινιστεί η φύση των απαιτούμενων πληροφοριών.
- (5) Προς διευκόλυνση του κράτους μέλους που υποβάλλει αίτηση, τα υπόλοιπα κράτη μέλη του παρέχουν, κατόπιν αιτήματος, κάθε χρήσιμη πληροφορία σχετικά με την περιφέρεια προέλευσης ή την καταγωγή του υπό εξέταση υλικού, καθώς και τους εθνικούς καταλόγους βασικού υλικού για την παραγωγή δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού.
- (6) Αντίγραφο της αίτησης διαβιβάζεται ταυτόχρονα στο κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται η περιφέρεια προέλευσης ή καταγωγής, προκειμένου να του δοθεί η δυνατότητα να γνωστοποιήσει την άποψή του στην Επιτροπή.
- (7) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής σπόρων προς

1. Το κράτος μέλος που επιθυμεί να του επιτραπεί να απαγορεύσει στον τελικό χρήστη την εμπορία συγκεκριμένου δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού, σύμφωνα με το άρθρο 17 παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/105/ΕΚ, υποβάλλει αίτηση στην Επιτροπή διευκρινίζοντας τους λόγους για τους οποίους πληρούνται κατά την άποψή του τα κριτήρια που εκτίθενται στο άρθρο 17 παράγραφος 2. Η αίτηση συνοδεύεται από όλα τα στοιχεία και έγγραφα που εκτίθενται στις παραγράφους 2 έως 5.

2. Η αίτηση αυτή πρέπει να συνοδεύεται από χάρτες και στοιχεία σχετικά με την περιφέρεια προέλευσης ή την καταγωγή του υπό εξέταση υλικού, καθώς και από τα έγγραφα στα οποία επισημαιοποιούνται οι διαφορές σε σχέση με τα κλιματικά και οικολογικά στοιχεία της υπό εξέταση περιοχής, τα οποία παρατίθενται στο παράρτημα.

3. Πρέπει να παρέχονται επίσης τα αποτελέσματα των δοκιμών και επιστημονικών ερευνών, καθώς και τα αποτελέσματα των δασοκομικών πρακτικών από τα οποία προκύπτει ότι η χρήση του εν λόγω υλικού είναι ακατάλληλη στο σύνολο ή σε μέρος της επικράτειας για την οποία προτείνεται η απαγόρευση. Λεπτομερή στοιχεία όσον αφορά τις δοκιμές αυτές, όπως η τοποθεσία, η μέθοδος αξιολόγησης και η ανάλυση των δεδομένων πρέπει να κοινοποιούνται. Οι δοκιμές πρέπει να έχουν διεξαχθεί σε κατάλληλες τοποθεσίες και σύμφωνα με τις απαιτήσεις που εκτίθενται στο σημείο 1 του παραρτήματος V της οδηγίας 1999/105/ΕΚ. Θα πρέπει επίσης να παρέχονται στοιχεία όσον αφορά τα πρόσωπα που έχουν διεξαγάγει τις δοκιμές και να αναφέρεται αν τα αποτελέσματα έχουν υποβληθεί σε διαδικασία επαλήθευσης ή δημοσίευσης.

4. Όσον αφορά τα αποτελέσματα των επιστημονικών ερευνών, θα πρέπει να κοινοποιούνται τα λεπτομερή στοιχεία των ερευνών, ιδίως όσον αφορά την τοποθεσία, τις πηγές των δεδομένων, τη διαδικασία αξιολόγησης, καθώς και τα αποτελέσματα των δεδομένων.

5. Όσον αφορά τα αποτελέσματα των δασοκομικών πρακτικών, θα πρέπει να διαβιβάζονται οι πληροφορίες και τα έγγραφα που αφορούν την επιβίωση και ανάπτυξη του δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού.

Άρθρο 2

Όσον αφορά τις αιτήσεις για την απαγόρευση της εμπορίας δασοκομικού πολλαπλασιαστικού υλικού που υπάγεται στις κατηγορίες «γνωστής πηγής» ή «επιλεγμένο» και το οποίο προέρχεται από εγκεκριμένο δασικό υλικό με τη μορφή σπόρων προς σπορά ή δασοσυστάδων, το κράτος μέλος που αιτείται την απαγόρευση του υπό εξέταση υλικού παρέχει αξιολόγηση του ακατάλληλου χαρακτήρα του υλικού αυτού σε σχέση με την περιφέρεια προέλευσης.

⁽¹⁾ ΕΕ L 11 της 15.1.2000, σ. 17.

Άρθρο 3

Στην περίπτωση των αιτήσεων που αποβλέπουν στην απαγόρευση της εμπορίας δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού που υπάγεται στις κατηγορίες «χαρακτηρισμένο» ή «δοκιμασμένο» και προέρχεται από δασικό υλικό που έχει εγκριθεί με τη μορφή αγρού σποροπαραγωγής, γονικά φυτά οικογένειας, κλώνου ή μείγματος κλώνων, το κράτος μέλος που ζητά την απαγόρευση του υλικού παρέχει αξιολόγηση της ακαταλληλότητάς του για κάθε μονάδα έγκρισης.

Εκτός από τα στοιχεία που αναφέρονται στο άρθρο 10 της οδηγίας 1999/105/ΕΚ, πρέπει να παρέχονται, κατόπιν αιτήματος, οι ακόλουθες πληροφορίες:

- α) τα κριτήρια επιλογής που έχουν χρησιμοποιηθεί για τα στοιχεία του βασικού υλικού·
- β) η σύνθεση του βασικού υλικού·
- γ) η περιφέρεια (οι περιφέρειες) προέλευσης στην οποία (στις οποίες) επιλέγηκαν τα αρχικά στοιχεία.

Άρθρο 4

1. Για να διευκολυνθεί το κράτος μέλος στη σύνταξη της αίτησης που αναφέρεται στο άρθρο 1, τα υπόλοιπα κράτη μέλη του

παρέχουν, κατόπιν αιτήματός του, τους χάρτες και τις πληροφορίες που αφορούν τις κλιματικές και οικολογικές συνθήκες της περιφέρειας προέλευσης του δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού για το οποίο έχει ζητηθεί άδεια απαγόρευσης της εμπορίας στον τελικό χρήστη.

2. Κατά την υποβολή αίτησης για τη χορήγηση άδειας από την Επιτροπή, διαβιβάζεται αντίγραφο της αίτησης αυτής στο κράτος μέλος στο οποίο βρίσκεται η περιφέρεια προέλευσης ή καταγωγής του υλικού προς απαγόρευση.

3. Το κράτος μέλος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 έχει στη διάθεσή του προθεσμία τριών μηνών για να εξετάσει την αίτηση για να κοινοποιήσει την άποψή του στην Επιτροπή. Σε δεόντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, η Επιτροπή δύναται, κατόπιν αιτήματος του κράτους μέλους, να παρατείνει την προθεσμία αυτή.

Άρθρο 5

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

Εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2003.

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

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 2002.

Για την Επιτροπή
David BYRNE
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Δικαιολογητικά που πρέπει να παρέχουν τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 17 παράγραφος 2 της οδηγίας 1999/105/ΕΚ του Συμβουλίου

1. Πληροφορίες σχετικά με το είδος που αναπτύσσεται στην επικράτειά του ή μέρος της επικράτειάς του: ιθαγενές ή εισαχθέν.
 2. Χάρτες και ενδείξεις όσον αφορά την περιφέρεια προέλευσης ή τη μονάδα έγκρισης του δασικού πολλαπλασιαστικού υλικού που αποτελεί το αντικείμενο της αίτησης.
 3. Στοιχεία όσον αφορά την επικράτεια ή μέρος της επικράτειας για την οποία ζητείται η απαγόρευση εμπορίας του υλικού για σπορά ή φύτευση για τον τελικό χρήστη.
 4. Κλιματικά στοιχεία όσον αφορά την περιφέρεια προέλευσης ή τη μονάδα έγκρισης, τα οποία αναφέρονται στο σημείο 2, καθώς και την επικράτεια ή το μέρος της επικράτειας, όπως διευκρινίζεται στο σημείο 3:
 - α) ετήσιες βροχοπτώσεις (mm)
 - β) βροχοπτώσεις (mm) κατά τη διάρκεια της βλαστικής περιόδου και τους μήνες κατά τους οποίους συμβαίνουν
 - γ) θερμοκρασία:
 - μέση ετήσια (°C),
 - μέσος όρος του ψυχρότερου μήνα (°C),
 - μέσος όρος του θερμότερου μήνα (°C),
 - δ) διάρκεια της βλαστικής περιόδου (ημέρες κατά την οποία η θερμοκρασία υπερβαίνει τους 5 °C ή άλλη παρόμοια μέθοδος μέτρησης):
 5. Οικολογικά δεδομένα όσον αφορά την περιφέρεια προέλευσης ή τη μονάδα έγκρισης, τα οποία αναφέρονται στο σημείο 2, καθώς και την επικράτεια ή το μέρος της επικράτειας που αναφέρονται στο σημείο 3.
 - α) υψόμετρο
 - β) σημαντικοί γεωλογικοί σχηματισμοί
 - γ) κυριότερος τύπος (κυριότεροι τύποι) εδάφους.
-

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1603/2002 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Σεπτεμβρίου 2002

για την τροποποίηση του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1535/2002 της Επιτροπής, της 28ης Αυγούστου 2002, για παρέκκλιση από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1251/1999 του Συμβουλίου, για τη θέσπιση καθεστώτος στήριξης των παραγωγών ορισμένων αροτραίων καλλιέργειών, όσον αφορά τις πληρωμές βάσει της έκτασης για ορισμένες αροτραίες καλλιέργειες και τις πληρωμές βάσει προσωρινής παύσης της καλλιέργειας για την περίοδο εμπορίας 2002/03 στους παραγωγούς ορισμένων περιοχών της Γερμανίας

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1251/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Μαΐου 1999, για τη θέσπιση καθεστώτος στήριξης των παραγωγών ορισμένων καλλιέργειών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1038/2001 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 9,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1535/2002 ⁽³⁾ παρέχεται στη Γερμανία η δυνατότητα να διενεργεί προκαταβολές, για την περίοδο εμπορίας 2002/03, ποσοστού κατ' ανώτατο όριο 50 % του ποσού των πληρωμών βάσει της έκτασης για τις αροτραίες καλλιέργειες, συμπεριλαμβανομένης και της συμπληρωματικής πληρωμής για το σκληρό σιτάρι, καθώς και πληρωμές βάσει της προσωρινής παύσης καλλιέργειας, σε παραγωγούς των πληγεισών από τις πλημμύρες του μηνός Αυγούστου 2002 περιοχών, που απαριθμούνται στο παράρτημα του κανονισμού αυτού.
- (2) Λαμβανομένης υπόψη της εξέλιξης της καταστάσεως σε ορισμένες περιοχές του Mecklenburg-Vorpommern και του Schleswig-Holstein, και λαμβανομένης υπόψη της δημοσιονομικής καταστάσεως, είναι σκόπιμο να χορηγηθεί η άδεια στη Γερμανία να διενεργήσει, πριν τις 16 Νοεμβρίου 2002,

όσον αφορά ορισμένες επιπλέον περιφέρειες του Mecklenburg-Vorpommern και του Sachsen-Anhalt, προκαταβολές βάσει της έκτασης, για αροτραίες καλλιέργειες, καθώς και πληρωμές βάσει της προσωρινής παύσης καλλιέργειας για την περίοδο εμπορίας 2002/2003, ενώ θα πρέπει να αρθεί η δυνατότητα αυτή όσον αφορά ορισμένες περιφέρειες του Schleswig-Holstein.

- (3) Είναι συνεπώς σκόπιμο να τροποποιηθεί το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1535/2002.
- (4) Τα προβλεπόμενα στον παρόντα κανονισμό μέτρα είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής διαχείρισης σιτηρών,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1535/2002 αντικαθίσταται από το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

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

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

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 2002.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 160 της 26.6.1999, σ. 12.

⁽²⁾ ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 16.

⁽³⁾ ΕΕ L 231 της 29.8.2002, σ. 36.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Brandenburg (Περιφέρειες: Elbe-Elster, Havelland, Prignitz, Ostprignitz-Ruppin)

Mecklenburg-Vorpommern (Περιφέρειες: Parchim, Nordwestmecklenburg, Güstrow, Demmin, Mecklenburg-Strelitz et Ludwigslust)

Niedersachsen (Περιφέρειες: Gifhorn, Göttingen, Goslar, Helmstedt, Northeim, Osterode am Harz, Peine, Wolfenbüttel, Region Hannover, Diepholz, Hameln-Pyrmont, Hildesheim, Holzminden, Nienburg/Weser, Schaumburg, Celle, Cuxhaven, Harburg, Lüchow-Dannenberg, Lüneburg, Osterholz, Rothenburg/Wümme, Soltau-Fallingb. St. Stade, Uelzen, Verden; Kreisfreie Städte: Braunschweig, Salzgitter, Wolfsburg)

Sachsen (ολόκληρη η έκταση του κρατιδίου)

Sachsen-Anhalt (Περιφέρειες: Stendal, Jerichower-Land, Köthen, Bördekreis, Schönebeck, Ohrekreis, Anhalt-Zerbst, Wittenberg, Bernburg, Bitterfeld, Halberstadt, Quedlinburg, Wernigerode, Salzwedel, Aschersleben-Staßfurt; Kreisfreie Städte: Magdeburg, Dessau)

Thüringen (Περιφέρεια: Altenburger Land)»

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΚ) αριθ. 1604/2002 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ
της 9ης Σεπτεμβρίου 2002
για τροποποίηση των επιστροφών κατά την εξαγωγή της λευκής ζάχαρης και της ακατέργαστης ζάχαρης
σε φυσική κατάσταση

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 του Συμβουλίου, της 19ης Ιουνίου 2001, περί κοινής οργανώσεως αγοράς στον τομέα της ζάχαρης ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 680/2002 της Επιτροπής ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 27 παράγραφος 5 τρίτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Οι επιστροφές που εφαρμόζονται κατά την εξαγωγή για τη λευκή ζάχαρη και την ακατέργαστη ζάχαρη έχουν καθορισθεί από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1585/2002 της Επιτροπής ⁽³⁾.
- (2) Η εφαρμογή των λεπτομερειών που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1585/2002 στα στοιχεία για τα οποία έλαβε γνώση η Επιτροπή οδηγεί στην τροποποίηση των

επιστροφών κατά την εξαγωγή, οι οποίες ισχύουν σήμερα, σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι επιστροφές κατά την εξαγωγή, σε φυσική κατάσταση και όχι μετουσιωμένων, των προϊόντων που αναφέρονται στο άρθρο 1 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 και καθορίζονται στο παράρτημα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1585/2002, είναι τροποποιημένες σύμφωνα με τα ποσά που ορίζονται στο παράρτημα.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει στις 10 Σεπτεμβρίου 2002.

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

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 2002.

Για την Επιτροπή
Franz FISCHLER
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 178 της 30.6.2001, σ. 1.
⁽²⁾ ΕΕ L 104 της 20.4.2002, σ. 26.
⁽³⁾ ΕΕ L 239 της 6.9.2002, σ. 10.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

του κανονισμού της Επιτροπής, της 9ης Σεπτεμβρίου 2002, για τροποποίηση των επιστροφών κατά την εξαγωγή της λευκής ζάχαρης και της ακατέργαστης ζάχαρης σε φυσική κατάσταση

Κωδικός προϊόντος	Προορισμός	Μονάδα μέτρησης	Επιστροφή
1701 11 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 11 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 11 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 12 90 9100	A00	EUR/100 kg	43,01 ⁽¹⁾
1701 12 90 9910	A00	EUR/100 kg	40,78 ⁽¹⁾
1701 12 90 9950	A00	EUR/100 kg	⁽²⁾
1701 91 00 9000	A00	EUR/1 % ζαχαρόζης × 100 kg καθαρού προϊόντος	0,4676
1701 99 10 9100	A00	EUR/100 kg	46,76
1701 99 10 9910	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 10 9950	A00	EUR/100 kg	44,54
1701 99 90 9100	A00	EUR/1 % ζαχαρόζης × 100 kg καθαρού προϊόντος	0,4676

⁽¹⁾ Το παρόν ποσό εφαρμόζεται στην ακατέργαστη ζάχαρη αποδόσεως 92 %. Αν η απόδοση της εξαγόμενης ακατέργαστης ζάχαρης απέχει κατά 92 %, το ποσό της εισφοράς που εφαρμόζεται υπολογίζεται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 28 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1260/2001 του Συμβουλίου.

⁽²⁾ Καθορισμός που αναστέλλεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 2689/85 της Επιτροπής (ΕΕ L 255 της 26.9.1985, σ. 12), όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3251/85 (ΕΕ L 309 της 21.11.1985, σ. 14).

Σημ.: Οι κωδικοί των προϊόντων, καθώς και οι κωδικοί των προορισμών της σειράς «Α», ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3846/87 της Επιτροπής (ΕΕ L 366 της 24.12.1987, σ. 1), όπως έχει τροποποιηθεί.

Οι αριθμητικοί κωδικοί των προορισμών ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2020/2001 της Επιτροπής (ΕΕ L 273 της 16.10.2001, σ. 6).

II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Ιουλίου 2002

σε μια διαδικασία σύμφωνα με το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ
(COMP/37.730 — ΑuA/LH)

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 2502]

(Το κείμενο στη γερμανική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/746/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 (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 1987, σχετικά με τις λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού που ισχύουν για τις επιχειρήσεις στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2410/92 ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 5 αυτού,Μετά τη δημοσίευση της ανακοίνωσης ⁽³⁾ σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87,Μετά τη δημοσίευση της ανακοίνωσης ⁽⁴⁾ σύμφωνα με το άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής για θέματα συμπράξεων και μονοπωλίων στον τομέα της εναέριας κυκλοφορίας,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

(1) Στις 10 Δεκεμβρίου 1999 η Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) και η Austrian Airlines (τα μέρη) κοινοποίησαν σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 3975/87 μια συμφωνία συνεργασίας από τις 19 Οκτωβρίου 1999. Τα μέρη θέλουν να συνάψουν μια διαρκή συμμαχία μέσω της δημιουργίας ενός ενιαίου συστήματος αεροπορικών μεταφορών, το οποίο θα βασίζεται στη στενή συνεργασία στον τομέα των επι-

χειρηματικών δραστηριοτήτων, σε θέματα μάρκετινγκ καθώς και στον τομέα της διοίκησης. Οι σημαντικότεροι κανόνες της συνεργασίας περιλαμβάνονται σε μια συμφωνία πλαίσιο. Ταυτόχρονα, οι δύο αεροπορικές εταιρείες έχουν επεξεργαστεί μια σειρά συγκεκριμένων συμφωνιών εκτέλεσης καθώς και μία ειδική συμφωνία επιμερισμού («Special Pro Rate Agreement», στο εξής «SPA») για τον καθορισμό των αρχών μιας ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής. Με τη σύναψη μιας «συμφωνίας γειτνίασης» δημιουργήθηκε μια κοινοπραξία για την πραγματοποίηση πτήσεων ανάμεσα στις δύο χώρες και για την κατανομή των σχετικών κερδών και των ζημιών.

(2) Τα μέρη ζητούν σύμφωνα με το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 απαλλαγή βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ και του άρθρου 53 παράγραφος 3 της συμφωνίας ΕΟΧ.

(3) Μια περίληψη της αίτησης απαλλαγής δημοσιεύθηκε στις 11 Ιουλίου 2000 στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87.

(4) Στις 4 Οκτωβρίου 2000 η Επιτροπή ειδοποίησε εγγράφως τα μέρη σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 ότι είχε σοβαρές αμφιβολίες κατά πόσο είναι συμβιβάσιμη η εν λόγω συμφωνία με την κοινή αγορά.

(5) Στις 10 Μαΐου 2001 η Επιτροπή έστειλε στην Austrian Airlines και στη Lufthansa την ανακοίνωση με τις αιτιάσεις της. Στην ανακοίνωσή της αυτή προς τα μέρη αναφερόταν ότι κατά την άποψή της δεν θα μπορούσε προς το παρόν να τύχει απαλλαγής η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στη Lufthansa και στην Austrian Airlines σύμφωνα με τον κανονισμό αριθ. 3975/87.

⁽¹⁾ ΕΕ L 374 της 31.12.1987, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 18.

⁽³⁾ ΕΕ C 193 της 11.7.2000, σ. 7.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 356 της 14.12.2000, σ. 5.

- (6) Στις 14 Δεκεμβρίου 2001 η Επιτροπή δημοσίευσε σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 μια ανακοίνωση στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*. Με την ανακοίνωση αυτή η Επιτροπή γνωστοποίησε την πρόθεσή της να απαλλάξει για έξι χρόνια την κοινοποιηθείσα συμφωνία, λαμβάνοντας υπόψη τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν τα μέρη καθώς και την πρόθεση πολλών ανταγωνιστών να εισέλθουν στην αγορά. Στους ενδιαφερόμενους τρίτους δόθηκε η δυνατότητα να εκφράσουν την άποψή τους σχετικά με αυτή την υπόθεση.

2. ΤΑ ΜΕΡΗ

2.1. Η Lufthansa AG

- (7) Η Lufthansa είναι η εταιρεία χαρτοφυλακίου του ομίλου Lufthansa, η οποία δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των σχετικών υπηρεσιών. Από το 1997 είναι μια 100 % ιδιωτική εταιρεία με 350 000 περίπου μετόχους.
- (8) Οι μεγαλύτερες θυγατρικές εταιρείες της Lufthansa είναι: η Lufthansa Cargo (100 %), η Lufthansa Technik (100 %), η LSG (100 %), η Lufthansa City Line (100 %), η Euro-wings (25 %), η British Midland (20 %), η Air Dolomiti (26 %) καθώς και η Luxair (13 %).
- (9) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών της Lufthansa ανήλθε σε 15,2 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 7,926 δισεκατομμύρια σε ολόκληρη την Κοινότητα και τα 4,799 δισεκατομμύρια στη Γερμανία.
- (10) Με βάση τα πληρωθέντα επιβατοχιλιόμετρα (ΕΧΛΜ) η Lufthansa κατείχε την πρώτη θέση στην Ευρώπη το 2000 με 18,0 δισεκατομμύρια με δεύτερη τη British Airways (17,0 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ). Στην τρίτη θέση βρίσκεται η Air France με 10,3 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ.
- (11) Σε παγκόσμια κλίμακα η Lufthansa κατέχει τη δεύτερη θέση μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών της Κοινότητας με 94,17 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ με πρώτη τη British Airways (118,89 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ), ενώ στην τρίτη θέση αλλά πολύ κοντά βρίσκεται η Air France με 91,801 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ.
- (12) Στην Ευρώπη η Lufthansa εξυπηρετεί 148 γραμμές με πάνω από 100 000 επιβάτες ετησίως, οι σημαντικότερες είναι η γραμμή Φρανκφούρτης — Βερολίνου [...] (*) και Φρανκφούρτης — Αμβούργου [...] (†).
- (13) Με βάση το μέγεθος του στόλου της το 2000 η Lufthansa κατείχε την πρώτη θέση στην Ευρώπη με 327 αεροσκάφη σε λειτουργία και 48 παραγγελίες, ακολουθούμενη από τη British Airways με 309 αεροσκάφη σε λειτουργία και 62 παραγγελίες.
- (14) Στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων η Lufthansa κατέχει την πρώτη θέση τόσο στην Ευρώπη όσο και στις διηπειρωτικές μεταφορές.
- (15) Η Lufthansa Cityline δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα των εσωτερικών πτήσεων στη Γερμανία καθώς και στον τομέα των περιφερειακών πτήσεων εντός της Ευρώπης. Οι κυριότερες γραμμές είναι η γραμμή Βρέμης — Στουτγάρδης (42 πτήσεις/εβδομάδα), Φλωρεντίας — Μονάχου (28 πτήσεις/εβδομάδα), και Μονάχου — Μίνστερ (42 πτήσεις/εβδομάδα).

2.2. Austrian Airlines (AuA)

- (16) Η AuA δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των συναφών υπηρεσιών. Μέτοχοι της AuA είναι το αυστριακό κράτος (39,7 %), θεσμικοί επενδυτές (10,6 %), ιδιώτες επενδυτές (38,2 %), η Credit Suisse First Boston (10 %) καθώς και η Air France (1,5 %).
- (17) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών του ομίλου AuA (Austrian Airlines, Lauda Air και Tyrolean Airways) ανήλθε σε 1,54 δισεκατομμύρια ευρώ, εκ των οποίων τα 850 εκατομμύρια ευρώ εντός της Κοινότητας, τα 393 εκατομμύρια ευρώ στην Αυστρία και τα 199 εκατομμύρια στη Γερμανία. Οι μεγαλύτερες θυγατρικές εταιρείες της AuA είναι: η Tyrolean Airways (100 %), η Lauda Air (99,0 %) καθώς και η Rheintalflug (100 %). Ο στόλος της AuA, της Tyrolean και της Lauda Air ανήλθε σε 92 αεροσκάφη το έτος 2000.
- (18) Με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα το έτος 2000 η AuA βρισκόταν στη 17η θέση της ένωσης ευρωπαϊκών αερογραμμών με 2,4 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα πίσω από τη BMI British Midland (2,4 δισεκατομμύρια). Σε παγκόσμια κλίμακα η AuA βρισκόταν στη 14η θέση το έτος 2000 με 8,8 δισεκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα μεταξύ των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών και στην 67η θέση μεταξύ όλων των αεροπορικών εταιρειών του κόσμου. Εντός της Ευρώπης η AuA εξυπηρετεί δεκαέξι γραμμές με πάνω από 100 000 επιβάτες ετησίως. Οι κυριότερες είναι η γραμμή Βιέννης — Λονδίνου [...], Βιέννης — Φρανκφούρτης [...] και Βιέννης — Παρισιού [...].
- (19) Η Lauda Air (Lauda) δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των συναφών υπηρεσιών. Μέτοχοι της Lauda είναι η Austrian Airlines (99,0 %) καθώς και ιδιώτες επενδυτές (1 %).
- (20) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών της Lauda στην Κοινότητα ανήλθε στα 158 εκατομμύρια ευρώ. Στην Αυστρία ο κύκλος εργασιών της εταιρείας ανήλθε στα 73 εκατομμύρια ευρώ και στη Γερμανία στα 37 εκατομμύρια ευρώ. Με βάση τα επιβατοχιλιόμετρα το έτος 2000 η Lauda με 4,6 δισεκατομμύρια δεν περιλαμβανόταν ανάμεσα στις είκοσι μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης.
- (21) Η Lauda δραστηριοποιείται κυρίως στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων εντός της Ευρώπης (μεσαίες αποστάσεις) καθώς και στον τομέα των ναυλωμένων πτήσεων προς μακρινούς προορισμούς στην Ασία και στον Ειρηνικό με αριθμούς πτήσεων της Austrian Airlines. Η κυριότερη γραμμή είναι η γραμμή Βιέννης — Σίδνεϋ/Μελβούρνης [...].
- (22) Η Tyrolean Airways (Tyrolean) δραστηριοποιείται στον τομέα της αερομεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων καθώς και των συναφών υπηρεσιών. Η Tyrolean ανήκει κατά 100 % στην Austrian Airlines. Η AuA αγόρασε το 1994 το 42,85 %, το 1997 το 42,85 % και το 1998 το υπόλοιπο.
- (23) Το έτος 2000 ο κύκλος εργασιών της Tyrolean εντός της Κοινότητας ανήλθε σε 231 εκατομμύρια ευρώ, στην Αυστρία σε 106 εκατομμύρια ευρώ και στη Γερμανία σε 77 εκατομμύρια ευρώ. Με βάση τα πληρωμένα επιβατοχιλιόμετρα η Tyrolean με 1,2 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ βρισκόταν στην 176η θέση της παγκόσμιας κατάταξης, πολύ πιο πίσω από την Crosssair (118η θέση με 3,5 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ) και τη Lufthansa City Line (116η θέση με 3,6 δισεκατομμύρια ΕΧΛΜ).

(*) Εμπιστευτικές πληροφορίες εμπορικού χαρακτήρα.

(†) Μία κατεύθυνση, στοιχεία 1999.

- (24) Η Tyrolean παρέχει αερομεταφορικές υπηρεσίες εντός της Αυστρίας και σε ευρωπαϊκές περιφερειακές γραμμές. Η εταιρεία χρησιμοποιεί αεροσκάφη χωρητικότητας 80 επιβατών κατ' ανώτατο όριο. Οι κυριότερες γραμμές είναι η γραμμή Ίνσμπρουκ — Βιέννης [...], Κλάγκενφουρτ — Βιέννης [...], Βιέννης — Βουδαπέστης [...] και Βιέννης — Στουτγάρδης [...]. Εκτός από την περαιτέρω ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς η Tyrolean έχει θέσει ως κύριο στόχο της την αύξηση του αριθμού των πτήσεων προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη καθώς και ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.
- (25) Η Rheintalflug ανήκει από τον Φεβρουάριο του 2001 κατά 100 % στην Austrian Airlines. Το έτος 2000 η Rheintalflug μετέφερε συνολικά 250 000 επιβάτες και εξυπηρετεί προς το παρόν τις γραμμές Αλτερχάιν — Βιέννης, Βιέννης — Γενεύης, Βιέννης — Ταλίν, Βιέννης — Βαρσοβίας και Βιέννης — Μιλάνου με αριθμούς πτήσεων της Austrian Airlines. Ο κύκλος εργασιών της Rheintalflug το έτος 2000 ανήλθε στα 31 εκατομμύρια ευρώ.

3. Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΗΝ AUSTRIAN AIRLINES ΚΑΙ ΣΤΗ LUFTHANSA

- (26) Απώτερος στόχος της συμφωνίας συνεργασίας μεταξύ της Lufthansa και της AuA είναι η ενοποίηση των δικτύων αερομεταφοράς που διαθέτουν σε παγκόσμια κλίμακα. Η παρούσα συμφωνία σχετικά με το δίκτυο αερομεταφοράς τέθηκε σε εφαρμογή από το καλοκαίρι του 2000 και περιλαμβάνει τους τομείς της μεταφοράς προσώπων, τη συντήρηση, τις εγκαταστάσεις των αεροδρομίων και τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης. Την 1η Ιανουαρίου 2000 ξεκίνησε η συνεργασία ανάμεσα στα μέρη στον τομέα της κοινής τιμολογιακής πολιτικής και του συντονισμού των προγραμμάτων πτήσεων για όλες τις πτήσεις.
- (27) Η πιο μεγάλη συνεργασία προβλέπεται στον τομέα της αερομεταφοράς ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία, σχετικά με τον οποίο έχει συναφθεί μία «συμφωνία γειτνίασης». Η συμφωνία αυτή προβλέπει τη δημιουργία μιας κοινής εταιρείας για την εναέρια μεταφορά ανάμεσα στις δύο χώρες. Τα μέρη πάντως βάζουν μαζί τα έσοδα από τις βασικές γραμμές εκτός από αυτά που προέρχονται από τις υπηρεσίες μεταφοράς προς τα κεντρικά αεροδρόμια. Ως αποτέλεσμα της συμφωνίας συνεργασίας με τη Lufthansa, η AuA μετακινήθηκε το 1999 από τη συμμαχία Qualiflyer στη συμμαχία STAR. Ως εκ τούτου, η AuA ανέστειλε τη συνεργασία της με τα μέλη της συμμαχίας Qualiflyer περί τα τέλη Δεκεμβρίου 1999.

- (28) Η συμφωνία συνεργασίας περιλαμβάνει κυρίως δηλώσεις προθέσεων. Σε όλους τους βασικούς τομείς τα μέρη, όπως αναφέρεται παρακάτω, έχουν συνάψει συμφωνίες εκτέλεσης.

Τα βασικότερα στοιχεία της συμφωνίας συνεργασίας είναι τα ακόλουθα:

3.1. Κοινή επιχείρηση για τις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία

- (29) Η σύμβαση γειτνίασης περιλαμβάνει έναν κατάλογο των κοινών υπηρεσιών οι οποίες διέπονται από αυτήν τη συμφωνία. Σύμφωνα με αυτήν τα μέρη ύστερα από μια μεταβατική

περίοδο μοιράζουν [...] ανάμεσά τους τα έσοδα και το κόστος από αυτές τις κοινές υπηρεσίες. Μια επιτροπή καθοδήγησης της συμμαχίας (Alliance Steering Committee) παρακολουθεί την εξέλιξη και την επιτυχία των κοινών υπηρεσιών και μπορεί να δώσει δεσμευτικές οδηγίες στη διεύθυνση των κοινών υπηρεσιών, τη γνωστή ως επιτροπή κυκλοφορίας («Traffic Committee» ή «Tracom»). Η Tracom αποτελείται από ίσο αριθμό προσώπων και των δύο μερών, τα οποία πληρώνονται από τις εταιρείες από τις οποίες προέρχονται. Η Tracom είναι υπεύθυνη για τις κοινές υπηρεσίες, για το επιχειρησιακό σχέδιο, για το σύστημα μεταφορών κ.λπ. Στη σύμβαση γειτνίασης αναφέρεται ρητά ότι τα μέρη παραμένουν αυτόνομα και ότι τις αποφάσεις εξακολουθούν να τις λαμβάνουν ανεξάρτητα το ένα από το άλλο.

- (30) Το πρόγραμμα μεταφορών αποτελείται από ένα κοινό σύστημα γραμμών, μια κοινή διάρθρωση τιμών και ένα κοινό πρόγραμμα πτήσεων. Τα μέρη που δεν μπορούν να συνάψουν κανονικές συμφωνίες με τρίτες εταιρείες οι οποίες πραγματοποιούν τακτικές πτήσεις στις κοινές γραμμές.

3.2. Παγκόσμια συνεργασία

- (31) Η AuA και η Lufthansa θέλουν να δημιουργήσουν ένα ενιαίο παγκόσμιο σύστημα μεταφορών με κοινό σχεδιασμό του δικτύου πτήσεων, κοινή τιμολογιακή πολιτική και κοινό χρηματοοικονομικό σχεδιασμό. Η παγκόσμια συνεργασία περιλαμβάνει την αμοιβαία πρόσβαση στα προγράμματα τακτικών πελατών, την εκμετάλλευση κοινών αριθμών πτήσεων (code sharing), την εναρμόνιση της ποιότητας των υπηρεσιών και την κοινή επεξεργασία των στοιχείων. Για την ηλεκτρονική επεξεργασία των στοιχείων τα μέρη συνδυάζουν εν μέρει τα συστήματά τους σε τομείς όπως είναι εκτός των άλλων οι ημερομηνίες πτήσεων, τα συστήματα κράτησης, η πώληση εισιτηρίων και οι καταστάσεις απογραφής. Με την κοινή χρήση των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων για τον έλεγχο του εισιτηρίου των επιβατών θέλουν να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη μετεπιβίβαση των πελατών τους.

- (32) Προκειμένου να αναπτύξουν από κοινού τα δίκτυά τους, τα μέρη θέλουν να καθορίζουν από κοινού τις τιμές τους σε παγκόσμια κλίμακα βάσει μιας «ειδικής συμφωνίας επιμερισμού». Τα μέρη πιστεύουν ότι είναι απαραίτητος ο από κοινού καθορισμός των τιμών μετά τη σύνδεση των δικτύων πτήσεων, ούτως ώστε να μπορεί κάποιος π.χ. να πηγαίνει κάπου με την AuA και να επιστρέφει με τη Lufthansa ή να μπορεί η AuA να μεταφέρει πελάτες στα κεντρικά αεροδρόμια της Lufthansa σε περιπτώσεις μετεπιβιβαζόμενων επιβατών της Lufthansa. Στις γραμμές στις οποίες μόνο ένα από τα δύο μέρη έχει απευθείας πτήσεις ενώ το άλλο τις εξυπηρετεί μέσω ανταποκρίσεων⁽⁶⁾, οι τιμές καθορίζονται από την εταιρεία που έχει απευθείας πτήσεις. Εκτός από τον από κοινού καθορισμό των τιμών τα μέρη θέλουν επίσης να συντονίσουν και τις συχνότητες των πτήσεών τους για την αποφυγή περιττών δρομολογίων.

⁽⁶⁾ Η Lufthansa π.χ. έχει απευθείας πτήσεις από τη Φρανκφούρτη προς το Κίεβο, ενώ η AuA έχει πτήσεις από τη Φρανκφούρτη προς το Κίεβο με ανταπόκριση στη Βιέννη.

- (33) Με τη συμφωνία για τον κοινό αριθμό πτήσης θα προσφέρεται στους πελάτες ένα ομοιογενές προϊόν. Η συγχώνευση των αριθμών πτήσεων σημαίνει ότι το αεροσκάφος της μίας εταιρείας σε μια συγκεκριμένη πτήση δεν θα φέρει μόνο το δικό του αριθμό αλλά και τον αριθμό του συμβαλλόμενου μέρους. Κατ' αυτόν τον τρόπο θα μπορεί μια εταιρεία να πουλά μια πτήση σαν να ήταν δική της ακόμη, και στην περίπτωση που εκτελείται από την αντισυμβαλλόμενη εταιρεία. Τα μέρη θέλουν να εναρμονίσουν τα προγράμματα πτήσεων τους ώστε να μπορούν να προσφέρουν αμοιβαία υπηρεσίες μεταφοράς προς τα αεροδρόμια. Θα μπορούν δε να εκτελούν πρόσθετες πτήσεις ή να εξυπηρετούν και άλλες γραμμές, αρκεί να ενημερώνει η μία την άλλη εκ των προτέρων.

3.3. Κοινή στρατηγική μάρκετινγκ

- (34) Τα τμήματα πωλήσεων και των δύο εταιριών παραμένουν αυτόνομα. Στην Αυστρία αρμόδια για την εμπορία και την πώληση των εισιτηρίων είναι η AuA και στη Γερμανία η Lufthansa. Σε πολλούς τομείς εντούτοις οι δύο εταιρείες θέλουν να συνεργαστούν, π.χ. μέσω της δημιουργίας μιας κοινής αντιπροσωπείας στην Αυστρία και στη Γερμανία, στις αλλοδαπές αγορές, όπου η AuA θα αναλάβει ηγετικό ρόλο στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, καθώς και στον τομέα της πώλησης εισιτηρίων μέσω του Διαδικτύου.
- (35) Τα μέρη διατηρούν το δικαίωμα να προσφέρουν απευθείας πτήσεις από τη χώρα τους προς αλλοδαπούς προορισμούς στο βαθμό που αυτό είναι εφικτό από οικονομική άποψη.
- (36) Τις εσωτερικές μεταφορές θα εξακολουθεί να τις πραγματοποιεί καθεμία από τις αεροπορικές εταιρείες κατά τρόπο τελείως αυτόνομο.

3.4. Θυγατρικές και συνδεδεμένες εταιρείες

- (37) Στη στενή συνεργασία των μερών συμμετέχουν επίσης και οι θυγατρικές τους και οι συνδεδεμένες με αυτά εταιρείες. Ένας από τους στόχους στο πλαίσιο της ανάπτυξης του δικτύου θα πρέπει να είναι η βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών από τη Lauda Air στη Γερμανία.

3.5. Οργάνωση της λειτουργίας των κοινών κεντρικών αεροδρομίων

- (38) Μέσω της συμφωνίας τα μέρη θέλουν να βελτιώσουν την εκμετάλλευση των κεντρικών τους αεροδρομίων που είναι η Φρανκφούρτη, το Μόναχο και η Βιέννη. Η Βιέννη και το Μόναχο θα συμπληρώνει το ένα το άλλο με τη Βιέννη να εξυπηρετεί κυρίως τις γραμμές προς Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη ενώ το Μόναχο να εξυπηρετεί τις γραμμές από και προς τη Γερμανία, τις ενδοευρωπαϊκές γραμμές καθώς και τις διεπρωτικές γραμμές. Σε περίπτωση περαιτέρω ανάπτυξης των κεντρικών αεροδρομίων θα ληφθούν υπόψη οι προορισμοί και τα δίκτυα των δύο μερών. Προβλέπεται

επίσης και η αμοιβαία παροχή υπηρεσιών μεταφοράς προς τα αεροδρόμια.

3.6. Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αεροδρομίου

- (39) Για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης οι συμβαλλόμενες εταιρείες είχαν συμφωνήσει κατ' αρχήν να προτιμήσουν τη GlobeGround, μια 100 % θυγατρική εταιρεία της Lufthansa, στο βαθμό που η εταιρεία αυτή θα προσέφερε τις υπηρεσίες της σε ανταγωνιστικές τιμές. Κατά τα τέλη Μαΐου του 2002 η Lufthansa πούλησε το 51 % των μετοχών που είχε στη GlobeGround στη γαλλική εταιρεία Penauille Polyservices. Το υπόλοιπο των μετοχών η Penauille το αγόρασε στις 30 Ιουνίου 2002. Κατόπιν αυτού έπαψε να ισχύει η συμφωνία των μερών σχετικά με τη GlobeGround. Επομένως δεν γίνεται λόγος πλέον για τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης.

3.7. Μεταφορά εμπορευμάτων

- (40) Τα μέρη δεν σχεδιάζουν τη συγχώνευση της μεταφοράς εμπορευμάτων. Μακροχρόνια πάντως σχεδιάζεται η συνεργασία στον τομέα της διοικητικής μέριμνας για την αύξηση της αποτελεσματικότητας.

4. ΣΥΝΑΦΕΙΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

- (41) Η κοινή εταιρεία που αφορά τις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία θα διοικείται από κοινού και ισότιμα από τα δύο μέρη. Η κοινή εταιρεία δεν διαθέτει τους απαραίτητους πόρους για να μπορεί να ασκεί ανεξάρτητα επιχειρηματικές δραστηριότητες. Θα εξαρτάται διαρκώς από τα μέρη.
- (42) Η κοινή επιχείρηση επιδιώκει και συντονίζει την ανταγωνιστική συμπεριφορά των δύο μητρικών εταιριών, οι οποίες παραμένουν αυτόνομες. Με τη σύμβαση γέννησης ιδρύεται μια συνεταιριστική κοινή εταιρεία και όχι μια λειτουργικά αυτόνομη κοινή εταιρεία από την άποψη της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την έννοια των λειτουργικά αυτόνομων κοινών επιχειρήσεων βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων⁽⁷⁾. Αποτελεί μέρος μιας συμφωνίας συνεργασίας η οποία συνήφθη πολύ αργότερα και εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ.
- (43) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 προβλέπει τη διαδικασία για την εφαρμογή του άρθρου 81 της συνθήκης ΕΚ όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές ανάμεσα στα αεροδρόμια της Κοινότητας και το άρθρο 53 της συμφωνίας ΕΟΧ για την αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στα αεροδρόμια των κρατών μελών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ). Εφαρμόζεται δε μόνο στην αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στα αεροδρόμια του ΕΟΧ. Η αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στον ΕΟΧ και στις τρίτες χώρες δεν διέπεται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 ούτε από την παρούσα απόφαση.

5. ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

5.1. Σχετικές υπηρεσίες

- (44) Η συμφωνία αφορά την αεροπορική μεταφορά προσώπων και εμπορευμάτων. Και οι δύο εταιρείες που έχουν υπογράψει τη συμφωνία εκτελούν τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις μεταφοράς επιβατών καθώς και αερομεταφορές εμπορευμάτων.

(7) ΕΕ C 66 της 2.3.1998, σ. 1.

(45) Κατά την άποψη της Επιτροπής οι ναυλωμένες πτήσεις στη συγκεκριμένη περίπτωση δεν αποτελούν εναλλακτική λύση για τις τακτικές πτήσεις για το λόγο ότι οι πελάτες ταξιδεύουν κυρίως για επαγγελματικούς σκοπούς. Η αστάθεια που παρουσιάζουν οι ναυλωμένες πτήσεις δεν μπορούν να γίνουν αποδεκτές από αυτούς τους πελάτες, σε αντίθεση με αυτούς που ταξιδεύουν για διακοπές. Επειδή τα μέρη δεν σκέπτονται να συνενώσουν τις δραστηριότητές τους στον τομέα της αερομεταφοράς εμπορευμάτων, εκτός από μια μικρή τεχνική συνεργασία, δεν θα εξεταστεί περαιτέρω η μεταφορά εμπορευμάτων.

5.2. Αγορές αερομεταφορών

(46) Για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς στον τομέα των αερομεταφορών η Επιτροπή με μια σειρά από αποφάσεις της, οι οποίες συμπληρώνονται από τη σχετική νομοθεσία, έχει αναπτύξει την έννοια της αφετηρίας και του προορισμού⁽⁸⁾, σύμφωνα με την οποία κάθε σύνδεση ανάμεσα στον τόπο αφετηρίας και στον τόπο προορισμού να θεωρείται ως αυτόνομη αγορά από την άποψη των καταναλωτών. Για να διαπιστωθεί εάν σε μια συγκεκριμένη γραμμή υπάρχει ανταγωνισμός, εξετάζεται ένα ολόκληρο πλέγμα αεροπορικών συνδέσεων. Στο πλέγμα αυτό περιλαμβάνονται τα ακόλουθα:

- α) οι απευθείας πτήσεις ανάμεσα στα σχετικά αεροδρόμια·
- β) οι απευθείας πτήσεις ανάμεσα στα εναλλακτικά αεροδρόμια, των οποίων οι περιοχές εξυπηρέτησης συμπίπτουν σε μεγάλο βαθμό με την περιοχή εξυπηρέτησης των σχετικών αεροδρομίων·
- γ) οι ανάμεσα στα σχετικά αεροδρόμια δυνατότητες ανταπόκρισης στο βαθμό που αποτελούν εναλλακτικές λύσεις για τις απευθείας πτήσεις. Το ερώτημα κατά πόσο οι απευθείας πτήσεις μπορούν να υποκατασταθούν από τις ανταποκρίσεις εξαρτάται από μια σειρά από παράγοντες —όπως είναι οι ώρες και η συχνότητα των πτήσεων σε μια συγκεκριμένη γραμμή (καθώς και των προγραμμάτων πτήσεων)·
- δ) δυνατότητες ταξιδιού με εναλλακτικά μεταφορικά μέσα (αυτοκίνητο ή σιδηρόδρομο), τα οποία θα μπορούσαν να αποτελέσουν υποκατάστατα των απευθείας πτήσεων ή των ανταποκρίσεων με βάση τη διάρκεια του ταξιδιού και τη συχνότητα των πτήσεων⁽⁹⁾.

(47) Η Επιτροπή διαχωρίζει τους πελάτες σε αυτούς που πιέζονται από το χρόνο (time-sensitive customers) και σε αυτούς που δεν πιέζονται από το χρόνο (non-time-sensitive customers). Οι πιεζόμενοι από το χρόνο πελάτες θέλουν να φτάσουν στον προορισμό τους το συντομότερο δυνατό, δεν έχουν κανένα περιθώριο αλλαγής του χρόνου αναχώρησης και του χρόνου άφιξης και τους ενδιαφέρει να έχουν τη δυνατότητα αλλαγής πτήσης σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οι πελάτες για τους οποίους ο χρόνος δεν παίζει κανένα

ρόλο αντιθέτως δίνουν μεγαλύτερη προσοχή στην τιμή και μπορούν να δεχθούν πτήσεις μεγαλύτερης διάρκειας⁽¹⁰⁾.

(48) Κατά την άποψη των μερών οι επιχειρηματίες έχουν αρχίσει στο μεταξύ να δίνουν μεγαλύτερη σημασία στις τιμές και ζητούν πτήσεις διάρκειας μικρότερης των έξι ωρών και εισιτήρια οικονομικής θέσης, στο βαθμό που αυτό επιτρέπεται από τον προγραμματισμό του ταξιδιού. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι το ποσοστό των πιεζόμενων από το χρόνο επιβατών είναι πολύ μεγαλύτερο στο σύνολο των επιβατών σε σχέση με ποσοστό των επιβατών της διακεκριμένης θέσης.

(49) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις αεροπορικές εταιρείες ως συνέπεια της παγκοσμιοποίησης δεν υπάρχει μόνο σε μεμονωμένες γραμμές αλλά και ανάμεσα στα διάφορα δίκτυα πτήσεων και στα κεντρικά αεροδρόμια. Για το λόγο αυτό θα ήταν αδικαιολόγητος ο προσδιορισμός με βάση τις γραμμές.

(50) Ο ισχυρισμός αυτός των μερών προκύπτει από την προσφορά. Από την άποψη των εταιρειών μπορεί να υπάρχει ανταγωνισμός ανάμεσα στα δίκτυα πτήσεων. Αυτό όμως δεν έχει σημασία για τον προσδιορισμό της σχετικής αγοράς, επειδή δεν ανταποκρίνεται στην άποψη των καταναλωτών. Ο καταναλωτής θέλει να μεταβεί αεροπορικά από ένα συγκεκριμένο τόπο αναχώρησης σε ένα συγκεκριμένο τόπο προορισμού. Στην περίπτωση αυτή μπορεί να επωφεληθεί από τον ανταγωνισμό όταν η συγκεκριμένη γραμμή εξυπηρετείται από περισσότερες της μίας αεροπορικές εταιρείες. Από την άποψη της ζήτησης δικαιολογείται επομένως να εξετάζονται οι συνέπειες της συμφωνίας συνεργασίας με βάση τον τόπο προέλευσης και τον τόπο προορισμού.

(51) Η εκτίμηση της συνεργασίας των μερών από την Επιτροπή μπορεί να γίνει με βάση τρεις κατηγορίες υπηρεσιών αερομεταφοράς προσώπων εντός του ΕΟΧ, οι οποίες αποτελούν αντικείμενο αυτής της συμφωνίας:

- α) Αερομεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.
- β) Αερομεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία και σε μια άλλη χώρα ΕΟΧ (π.χ. γραμμή Φρανκφούρτης — Ρώμης).
- γ) Αερομεταφορά ανάμεσα σε άλλες χώρες ΕΟΧ (π.χ. Λονδίνο — Ρώμη).

(52) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 8, υπάρχουν επιφυλάξεις όσον αφορά τη συμφωνία γεινιάσης σχετικά με τη συνεργασία. Τα ακόλουθα συμπεράσματα σχετικά με τα προαναφερόμενα σημεία αφορούν επομένως τις μεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.

5.2.1. Πτήσεις με ανταπόκριση

(53) Κατ' αρχήν υπάρχει συνάρτηση ανάμεσα στον πρόσθετο χρόνο ταξιδιού, που συνεπάγεται για έναν ταξιδιώτη η πτήση με ανταπόκριση, και στο συνολικό χρόνο του ταξιδιού. Στις μικρές διαδρομές όπου ο χρόνος του ταξιδιού είναι μικρός, όπως ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία, πολύ λίγοι ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο θα προτιμούσαν μια πτήση με ανταπόκριση από μια απευθείας

⁽⁸⁾ Βλέπε την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 1999 στην υπόθεση KLM-Alitalia (υπόθεση αριθ. COMP/JV.19 — KLM/Alitalia): <http://europa.eu.int/comm/competition/mergers/cases>.

⁽⁹⁾ Τα μέρη ισχυρίζονται ως προς αυτό ότι τα τρένα υψηλής ταχύτητας και το αυτοκίνητο αποτελούν υποκατάστατα του αεροπλάνου όταν η απόσταση είναι μικρότερη των 600 χιλιομέτρων.

⁽¹⁰⁾ Οι επιχειρηματίες πιέζονται κατά κανόνα από το χρόνο σε σχέση με τους τουρίστες και προτιμούν τα εισιτήρια που τους παρέχουν πολλές δυνατότητες αλλαγής της πτήσης. Οι επιβάτες της δεύτερης κατηγορίας δεν δεσμεύονται τόσο πολύ από το χρόνο και δίνουν μεγαλύτερη προσοχή στην τιμή. Δέχονται πτήσεις με μεγαλύτερη διάρκεια ταξιδιού και μπορούν για λόγους κόστους να προτιμήσουν τις πτήσεις με ανταπόκριση από τις απευθείας πτήσεις.

πήση στην περίπτωση αύξησης των τιμών ⁽¹¹⁾. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι ο αριθμός αυτών των επιβατών είναι πολύ μικρός σε σχέση με την πίεση που θα μπορούσαν να ασκήσουν στους όρους για απευθείας πτήσεις οι πτήσεις με ανταπόκριση. Επιπλέον, από την άποψη του ανταγωνισμού μπορούν να ληφθούν υπόψη μόνο αυτές οι πτήσεις με ανταπόκριση για τις οποίες ο επιβάτης μπορεί να χρησιμοποιήσει άλλες αεροπορικές εταιρείες οι οποίες ανταγωνίζονται τα μέρη. Αυτό όμως συμβαίνει σε πολύ λίγες γραμμές. Επομένως οι πτήσεις με ανταπόκριση δεν αποτελούν αντικείμενο της εκτίμησης που ακολουθεί.

5.2.2. Αλληλοεπικαλυπτόμενες περιοχές που εξυπηρετούνται από τα αεροδρόμια

- (54) Οι ταξιδιώτες οι οποίοι κατοικούν σε περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται από δύο ή περισσότερα αεροδρόμια έχουν περισσότερες δυνατότητες επιλογής αεροδρομίων από όπου θα ξεκινήσουν ή θα ολοκληρώσουν το ταξίδι τους. Ο ανταγωνισμός αυξάνεται στην περίπτωση που τα εν λόγω αεροδρόμια εξυπηρετούνται από πολλές αεροπορικές εταιρείες, οι οποίες είναι ανεξάρτητες ή μία από την άλλη (δηλαδή δεν ανήκουν στην ίδια κοινοπραξία). Στη συγκεκριμένη περίπτωση όμως αυτό δεν συμβαίνει τόσο συχνά ⁽¹²⁾.
- (55) Ο πρόσθετος χρόνος που είναι διατεθειμένος να ξοδέψει ένας ταξιδιώτης έως ότου φτάσει σε κάποιο αεροδρόμιο εξαρτάται από το συνολικό χρόνο του ταξιδιού. Σε σχέση με τις πτήσεις εντός της Ευρώπης η ακτίνα των περιοχών που εξυπηρετούνται από τα διάφορα αεροδρόμια είναι πολύ μικρή λόγω των μικρών χρόνων πτήσης. Κατά συνέπεια η αλληλοεπικάλυψη των εν λόγω περιοχών σε σχέση με τις πτήσεις εντός της Κοινότητας παίζουν πολύ περιορισμένο ρόλο. Οι πτήσεις ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία θεωρούνται από τις συντομότερες μέσα στην Κοινότητα. Λόγω της μικρής διάρκειας των πτήσεων σε αυτές τις γραμμές η Επιτροπή συμπεραίνει ότι, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις ⁽¹³⁾ όσον αφορά τις μεταφορές ανάμεσα σε γειτονικές περιοχές, οι αλληλοεπικάλυψεις ανάμεσα στις περιοχές που εξυπηρετούνται από δύο αεροδρόμια είναι πολύ μικρές για να επηρεάσουν κατά κάποιον τρόπο την αγορά.
- (56) Επομένως η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι αλληλοκαλυπτόμενες περιοχές σε σχέση με τις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία δεν παίζουν κανένα σημαντικό ρόλο. Αυτό το συμπέρασμα επιβεβαιώνεται από τις εκτιμήσεις τις οποίες έχουν υποβάλει τα μέρη.

Σύμφωνα με τα δικά τους στοιχεία μόνο το 2 έως 3 % των επιβατών που ταξιδεύουν αεροπορικά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία ζουν σε περιοχές οι οποίες εξυπηρετούνται από περισσότερα του ενός αεροδρόμια.

5.2.3. Εναλλακτικά μεταφορικά μέσα

- (57) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι το αυτοκίνητο και το τρένο αποτελούν εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία για αποστάσεις που δεν υπερβαίνουν τα 600 χιλιόμετρα.
- (58) Αντιθέτως, η Επιτροπή πιστεύει ότι εκτός από την απόσταση από την άποψη των χρηστών αποφασιστική σημασία έχουν και οι ποιοτικοί παράγοντες και κυρίως ο συνολικός χρόνος του ταξιδιού. Για τους πιεζόμενους από το χρόνο ταξιδιώτες τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς αποτελούν εναλλακτικές λύσεις μεταφοράς σε σχέση με το αεροπλάνο μόνο όταν με τον τρόπο αυτό δεν αυξάνεται σημαντικά ο χρόνος του ταξιδιού. Αυτό φυσικά ισχύει έως έναν ορισμένο βαθμό και για τους ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο, οι οποίοι ενδιαφέρονται περισσότερο για τη μείωση του κόστους του ταξιδιού.
- (59) Ο πίνακας 1 περιλαμβάνει μια σειρά από παραμέτρους για τις σχετικές σ' αυτή την περίπτωση γραμμές. Σύμφωνα με τον πίνακα αυτό για το ταξίδι με αυτοκίνητο ή με το τρένο από το κέντρο του Σάλτσμπουργκ έως το κέντρο του Μονάχου και από το κέντρο του Λιντς έως το κέντρο του Μονάχου χρειάζεται ο ίδιος χρόνος ταξιδιού όπως και με το αεροπλάνο. Ανάμεσα στη Βιέννη και στο Μόναχο η διαφορά του χρόνου υπερβαίνει τις δύο ώρες, δηλαδή ο χρόνος ταξιδιού στην περίπτωση αυτή με αυτοκίνητο ή με το τρένο αυξάνεται κατά 70 %. Αν μάλιστα χρησιμοποιήσει κανείς τα ίδια μέσα και για την επιστροφή τότε ο πρόσθετος χρόνος ταξιδιού υπερβαίνει τις τέσσερις ώρες. Επομένως για τους πελάτες που πιέζονται από το χρόνο δεν τίθεται θέμα να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο ή τρένο. Μόνο ένας περιορισμένος αριθμός πιεζόμενων από το χρόνο ταξιδιωτών θα μπορούσε να χρησιμοποιήσει αυτά τα μεταφορικά μέσα ως εναλλακτικές λύσεις.
- (60) Εάν υπάρχει και σε ποιο βαθμό ανταγωνισμός ανάμεσα στους διάφορους μεταφορείς μπορεί επίσης να διαπιστωθεί και από τη σύγκριση των τιμών. Η σύγκριση της τιμής ενός εισιτηρίου οικονομικής θέσης με την τιμή τρένου δεύτερης θέσης δείχνει ότι οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων είναι τουλάχιστον διπλάσιες από τις τιμές των εισιτηρίων με το τρένο (ακόμη και η διαφορά της τιμής ανάμεσα στο ταξίδι με το αεροπλάνο και στο ταξίδι με το αυτοκίνητο είναι σημαντική). Το γεγονός αυτό αντικρούει την άποψη των μερών ότι τα εναλλακτικά μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται το αεροπλάνο. Εάν αυτό συνέβαινε, τότε θα υπήρχε σύγκριση των τιμών ή δεν θα υπήρχε καμιά αεροπορική σύνδεση στην περίπτωση που οι τιμές των άλλων μεταφορικών μέσων ήταν τόσο χαμηλές ώστε να μην μπορούν να τις ανταγωνιστούν οι αεροπορικές εταιρείες. Η σύγκριση των τιμών επομένως δεν ενισχύει την άποψη των μερών ότι το αεροπλάνο και τα άλλα μεταφορικά μέσα δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά.

⁽¹¹⁾ Αυτό το συμπέρασμα βασίζεται στα αποτελέσματα της έρευνας της Επιτροπής σχετικά με την υπόθεση KLM — Alitalia. Στη σχετική της απόφαση η Επιτροπή επισημαίνει ότι το ποσοστό των επιβατών που πραγματοποιούν το ταξίδι Άμστερνταμ — Ρώμη ή Άμστερνταμ — Μιλάνο με ανταπόκριση είναι πολύ περιορισμένο. Αυτό σημαίνει ότι από την άποψη και των δύο κατηγοριών επιβατών, δηλαδή τόσο αυτών που πιέζονται από το χρόνο όσο και αυτών που δεν πιέζονται, οι απευθείας πτήσεις δεν μπορούν να αντικατασταθούν από τις πτήσεις με ανταπόκριση. Βλέπε την απόφαση της Επιτροπής της 11ης Αυγούστου 1999 στην υπόθεση KLM — Alitalia.

⁽¹²⁾ Τα μέρη για παράδειγμα ανέφεραν ότι όσοι κατοικούν στην περιοχή Φαράλμπεργκ (στη δυτική Αυστρία) θα προτιμούσαν το αεροδρόμιο της Ζυρίχης από το αεροδρόμιο του Ίνσμπρουκ. Τον καιρό που συζητήθηκε η σύμβαση η Swissair είχε πέντε πτήσεις ημερησίως από τη Ζυρίχη προς το Βερολίνο. Επομένως οι εν λόγω πελάτες θα μπορούσαν να διαλέξουν ανάμεσα στη Swissair και στην Aua/LH.

⁽¹³⁾ Σε αυτή την εξαιρετική περίπτωση οι μη πιεζόμενοι από το χρόνο ταξιδιώτες που κατοικούν στις περιοχές του Ίνσμπρουκ και του Σάλτσμπουργκ όταν θέλουν να ταξιδέψουν αεροπορικά από το Μόναχο εντός της Γερμανίας όπου εκτός από τη Lufthansa υπάρχουν και άλλοι ανταγωνιστές.

- (61) Συμπεραίνεται λοιπόν ότι τα εναλλακτικά μεταφορικά μέσα του αεροπλάνου για τα ταξίδια ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία δεν αποτελούν κατά κανόνα καμιά εναλλακτική λύση για τους ταξιδιώτες που πιέζονται από το χρόνο. Θα μπορούσαν όμως να αποτελέσουν εναλλακτική λύση για τους ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο με βάση πάντα τη διάρκεια και την άνεση του ταξιδιού⁽¹⁴⁾.

Πίνακας 1

Απόσταση, κόστος και διάρκεια ταξιδιού σε διάφορες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία (Πηγή: OAG/ Ιανουάριος 1999)

Γραμμές	Κατά προσέγγιση χρόνος ταξιδιού από κέντρο σε κέντρο της πόλης (απλή διαδρομή)				Κόστος ταξιδιού με επιστροφή (σε ευρώ)				
	Απόσταση σε οδικά χιλιόμετρα	Διάρκεια ταξιδιού με το αεροπλάνο ⁽¹⁾	Διάρκεια ταξιδιού με το τρένο	Διάρκεια ταξιδιού με το αυτοκίνητο	Οικονομική θέση ⁽²⁾	Ναύλος PEX το Σαββατοκύριακο	Πρώτη θέση σε τρένο	Δεύτερη θέση σε τρένο	Αυτοκίνητο ⁽³⁾
Βιέννη — Φρανκφούρτη	715	3:15h	8:37h	8:30h	853	518	292	194	319
Βιέννη — Μόναχο	450	2:45h	4:51h	5h	550	358	164	112	201
Βιέννη — Ντίσελντορφ	927	3:25h	12:20h	11h	1 027	617	403	267	414
Γκρτας — Φρανκφούρτη	730	3:15h	9:20h	9h	853	517	302	205	326
Σάλτσμπουργκ — Φρανκφούρτη	543	3:45h	5:34h	6:30h	584	365	238	158	242
Σάλτσμπουργκ — Μόναχο	140	2:50h	1:30h	1:30h	—	398	65	43	62
Βιέννη — Βερολίνο	634	3:05h	11:11h	8h	837	501	248	163	283
Βιέννη — Στουτγάρδη	682	3:30h	7:28h	8h	768	464	272	179	304
Λιντς — Φρανκφούρτη	554	2:55h	6:12h	6:30h	685	418	245	162	247
Ίνσμπουργκ — Φρανκφούρτη	517	3:05h	6:15h	6h	636	312	254	167	231
Λιντς — Μόναχο	276	2:35h	2:55h	3:15h	—	425	122	79	123

(1) Η διάρκεια του ταξιδιού περιλαμβάνει την καθαρή διάρκεια του ταξιδιού, τον έλεγχο των εισιτηρίων (45 λεπτά) και την μεταφορά από το κέντρο της πόλης έως το αεροδρόμιο (1 ώρα).

(2) Σε αυτές τις διαδρομές η Lufthansa και η AuA έχουν τους ίδιους ναύλους. Ισχύει ο ίδιος ναύλος για την οικονομική και τη διακεκριμένη θέση.

(3) Ο υπολογισμός έγινε με βάση το ότι κάθε χιλιόμετρο κοστίζει 0,22 ευρώ.

6. Η ΘΕΣΗ ΤΩΝ ΜΕΡΩΝ ΣΤΗ ΣΧΕΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

- (62) Στο κεφάλαιο 5.2 αναφέρονται τρεις κατηγορίες υπηρεσιών αεροπορικής μεταφοράς. Όπως αναφέρεται λεπτομερώς στο κεφάλαιο 8 υπάρχουν επιφυλάξεις όσον αφορά τις προϋποθέσεις ανταγωνισμού στην πρώτη κατηγορία, δηλαδή στην αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία. Κατά τα λοιπά υπάρχει σύμπτωση απόψεων με τα μέρη όσον αφορά αυτή την αγορά αεροπορικών μεταφορών.
- (63) Το 1999 η αεροπορική μεταφορά ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία γινόταν από 33 γραμμές, εκ των οποίων μόνο μία δεν χρησιμοποιείτο από τα μέρη⁽¹⁵⁾. Από κοινού οι δύο εταιρείες στις 27 από τις εν λόγω 33 γραμμές κατέχουν το 100 % με βάση το συνολικό αριθμό των πτήσεων καθώς και το συνολικό αριθμό των επιβατών στις απευθείας πτήσεις. Μέσω αυτών των γραμμών πραγματοποιείται το 90 % των αερομεταφορών ανάμεσα στις δύο χώρες. Κατά συνέπεια η Lufthansa και η AuA είναι με διαφορά οι ισχυρότεροι ανταγωνιστές στον τομέα των αερομεταφορών ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία.

⁽¹⁴⁾ Αφορά τις διαδρομές Μόναχο — Σάλτσμπουργκ, Μόναχο — Λιντς και Μόναχο — Βιέννης.

⁽¹⁵⁾ Το 1998 η Rheintalflug πραγματοποίησε 86 πτήσεις ανάμεσα στη Βιέννη και στο Friedrichshafen. Το 2001 όμως η Rheintalflug αγοράστηκε από την AuA.

Πίνακας 2

Αριθμός των πτήσεων ανά εβδομάδα στις διάφορες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία

Γραμμές	Αριθμός των πτήσεων ανά εβδομάδα (Χειμώνας 1999/2000)				Συνολικό εκατοστιαίο ποσοστό αγοράς στις απευθείας πτήσεις της Lufthansa και της AuA (περιλαμβανομένης και της Lauda)
	AuA	Lufthansa	Lauda	Insgesamt	
Βιέννη — Φρανκφούρτη	28	34	0	62	100
Βιέννη — Μόναχο	14	26	13	53	100
Βιέννη — Ντίσελντορφ	14	21	0	35	100
Γκρατς — Φρανκφούρτη	7 (*)	20	0	27	100
Σάλτσμπουργκ — Φρανκφούρτη	0	28	0	28	100
Βιέννη — Βερολίνο	14	21	0	35	100
Βιέννη — Αμβούργο	0	20	14	34	100
Βιέννη — Στουτγάρδη	20 (*)	10	0	30	100
Λιντς — Φρανκφούρτη	0	28	0	28	100

(*) Tyrolean Airways.

- (64) Πέραν της συνεκτίμησης του αριθμού των απευθείας πτήσεων και του συνολικού αριθμού των επιβατών που μεταφέρονται με απευθείας πτήσεις, ο προσδιορισμός της θέσης των μερών στην αγορά απαιτεί επίσης να γίνει διάκριση μεταξύ διαφόρων κατηγοριών επιβατών. Μολονότι και τα δύο μέρη μετά τη σύναψη της σύμβασης συνεργασίας κατείχαν όσον αφορά τις απευθείας πτήσεις το 100 % της αγοράς στις σημαντικότερες γραμμές με βάση τον αριθμό των επιβατών, εντούτοις στο σημαντικό τομέα των επιβατών που ταξιδεύουν με ανταπόκριση ήταν εκτεθειμένα στον ανταγωνισμό.
- (65) Γενικά μπορεί να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα στους επιβάτες που ταξιδεύουν μεταξύ της Αυστρίας και της Γερμανίας (οι οποίοι μεταβαίνουν απευθείας από το αεροδρόμιο προέλευσης στο αεροδρόμιο προορισμού) και των επιβατών που ταξιδεύουν με ανταπόκριση οι οποίοι χρησιμοποιούν και άλλες πτήσεις. Σε αντίθεση προς τους επιβάτες μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας οι επιβάτες που χρησιμοποιούν πτήσεις με ανταπόκριση έχουν μεγαλύτερη επιλογή πτήσεων με συνέπεια να είναι μεγαλύτερος ο ανταγωνισμός που αντιμετωπίζουν κατά την άποψή τους τα μέρη ⁽¹⁶⁾.
- (66) Αυτό σημαίνει ότι σε κάθε πτήση συναντώνται επιβάτες με ποικίλους τόπους προέλευσης και προορισμού. Αυτοί που κάνουν μακρινά ταξίδια π.χ. έχουν μεγάλες δυνατότητες επιλογής κεντρικών αεροδρομίων και κατά συνέπεια μπορούν να επωφεληθούν από τον ανταγωνισμό. Αυτό δεν ισχύει όμως για τους επιβάτες ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία ούτε για τους επιβάτες από τα περιφερειακά αεροδρόμια προς τα κεντρικά αεροδρόμια αυτών των χωρών με τη σύναψη της σύμβασης συνεργασίας ⁽¹⁷⁾. Οι διάφορες ομάδες επιβατών αποτελούν επομένως ξεχωριστή αγορά ή καθεμία.
- (67) Για τη συνολική εκτίμηση από την άποψη του ανταγωνισμού της συνεργασίας ή της συμμαχίας των αεροπορικών εταιρειών θα πρέπει συνεπώς να εξακριβωθεί εάν η ομάδα των επιβατών που χρησιμοποιούν πτήσεις ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία και αυτών που χρησιμοποιούν πτήσεις με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια αποτελεί μια αξιολογη αγορά πελατών. Αυτό συμβαίνει τουλάχιστον για όλες τις βασικές γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία που περιλαμβάνονται στον πίνακα 3, παρά το γεγονός ότι το ποσοστό τους παρουσιάζει σημαντικές διακυμάνσεις από γραμμή σε γραμμή. Στις άλλες γραμμές οι οποίες δεν περιλαμβάνουν κανένα κεντρικό αεροδρόμιο των δύο κρατών μελών το ποσοστό μάλιστα είναι ακόμη μεγαλύτερο. Κατά συνέπεια θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι συνέπειες της συνεργασίας των μερών για αυτή την κατηγορία των ταξιδιωτών.

⁽¹⁶⁾ Για να ταξιδέψει κανείς π.χ. από τη Βιέννη στις ΗΠΑ μπορεί να χρησιμοποιήσει απευθείας πτήση ή να ταξιδέψει μέσω Φρανκφούρτης, Άμστερνταμ, Παρισιού, Λονδίνου (κ.λπ.), δηλαδή έχει μεγάλη δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε πολλές ανταγωνιζόμενες εταιρείες.

⁽¹⁷⁾ Οι ταξιδευόντες με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια χρησιμοποιούν μια περιφερειακή γραμμή πριν ή ύστερα από την πτήση τους σε μία από τις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία (περιφερειακή πτήση με ανταπόκριση). Ένας ταξιδιώτης από το Κλάγκενφουρτ με προορισμό τη Λειψία μπορεί π.χ. να ταξιδέψει μέσω Φρανκφούρτης. Οι πελάτες που χρησιμοποιούν περιφερειακές πτήσεις με ανταπόκριση εξαρτώνται όμως κατά κανόνα, όπως και αυτοί που χρησιμοποιούν απευθείας πτήσεις τουλάχιστον για μία διαδρομή, από έναν εκ των δύο μερών.

Πίνακας 3

Στοιχεία σχετικά με τους αριθμούς των επιβατών στις βασικές γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία

Γραμμές	Αριθμοί επιβατών (1998) (προς τις δύο κατευθύνσεις)	Ποσοστό επιβατών οικονομικής θέσης	Ποσοστό επιβατών με απευθείας πτήσεις και ποσοστό επιβατών με ανταπόκριση από περιφε- ρειακά αεροδρόμια
Βιέννη — Φρανκφούρτη	560 000	[...]	[...]
Βιέννη — Μόναχο	290 000	[...]	[...]
Βιέννη — Ντίσελντορφ	214 000	[...]	[...]
Γκρατς — Φρανκφούρτη	140 000	[...]	[...]
Σάλτσμπουργκ — Φρανκφούρτη	138 000	[...]	[...]
Βιέννη — Βερολίνο	135 000	[...]	[...]
Βιέννη — Αμβούργο	116 000	[...]	[...]
Βιέννη — Στουτγάρδη	104 000	[...]	[...]
Λιντς — Φρανκφούρτη	91 000	[...]	[...]

Παράδειγμα γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης

- (68) Η θέση των μερών όσον αφορά τις μεταφορές ανάμεσα στις δύο γειτονικές χώρες μπορεί να γίνει σαφής με βάση το παράδειγμα της βασικής γραμμής ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία. Η γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης συνδέει τα δύο κεντρικά αεροδρόμια της AuA και της Lufthansa.
- (69) Στη γραμμή αυτή οι ανταποκρίσεις και τα εναλλακτικά μεταφορικά μέσα παίζουν πολύ μικρό ρόλο και μπορούν να μην ληφθούν υπόψη. Στις μικρές αεροπορικές διαδρομές οι ανταποκρίσεις μπορούν, όπως έχει ήδη αναφερθεί, να μην θεωρηθούν ως υποκατάστατα. Για αποστάσεις έως 600 χιλιόμετρα που πρότειναν τα μέρη το τρένο και το αυτοκίνητο δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εναλλακτικά μεταφορικά μέσα, επειδή η απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων υπερβαίνει τα 600 χιλιόμετρα. Αυτό ισχύει τουλάχιστον για τους επιβάτες που πιέζονται από το χρόνο. Οι ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο θα μπορούσαν ενδεχομένως να ταξιδέψουν με το τρένο ή με το αυτοκίνητο παρά τη μεγάλη απόσταση. Πλην όμως, όπως αναφέρεται στο σημείο 5.2.3, οι μεγάλες διαφορές τιμών ανάμεσα στο αεροπορικό εισιτήριο και στο εισιτήριο με άλλα μέσα μεταφοράς οδηγούν στο συμπέρασμα ότι πρόκειται για διαφορετικές αγορές. Ορισμένοι ταξιδιώτες ενδέχεται να επιλέξουν άλλα μεταφορικά μέσα με βάση συγκεκριμένα ποιοτικά πλεονεκτήματα. Για παράδειγμα, το αυτοκίνητο παρέχει μεγαλύτερη ανεξαρτησία και ευελιξία στον τόπο προορισμού. Συμπεραίνεται λοιπόν ότι δεν αποτελεί εναλλακτική λύση η χερσαία μεταφορά για τους περισσότερους ταξιδιώτες που δεν πιέζονται από το χρόνο.
- (70) Τα μέρη δεν έχουν ισχυρισθεί ότι στη γραμμή αυτή υπάρχει ανταγωνισμός εξαιτίας των αλληλεπικαλυπτόμενων περιοχών που εξυπηρετούνται από τα διάφορα αεροδρόμια. Αυτό σημαίνει ότι στη γραμμή αυτή μπορούν να εξεταστούν μόνο οι απευθείας πτήσεις. Η κοινή εταιρεία της AuA και της Lufthansa κατέχει το 100 % της αγοράς σε αυτήν τη γραμμή.

- (71) Όπως προκύπτει από τον πίνακα 3, το 1999, το [...] όλων των ταξιδιωτών χρησιμοποίησε απευθείας πτήσεις ή πτήσεις με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια. Οι πελάτες αυτοί στη γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης δεν έχουν καμιά άλλη επιλογή εκτός από το να ταξιδέψουν με τη Lufthansa ή με την Austrian Airlines.

Άλλες διμερείς γραμμές

- (72) Ό,τι εξηγείται παραπάνω σχετικά με τη σημαντικότερη γραμμή ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία με βάση τον αριθμό των επιβατών ισχύει και για τις γραμμές με μικρότερη κίνηση. Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 5.2, για τις περισσότερες από τις 33 γραμμές που υπάρχουν δεν παίζουν κανένα ρόλο ούτε οι ανταποκρίσεις ούτε τα άλλα μεταφορικά μέσα. Το ποσοστό μάλιστα των επιβατών με απευθείας πτήσεις και των επιβατών με ανταπόκριση από τα περιφερειακά αεροδρόμια στις γραμμές αυτές είναι ακόμη μεγαλύτερο από ό,τι το ποσοστό στη γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης, η οποία συνδέει δύο κεντρικά αεροδρόμια. Κατά συνέπεια το ποσοστό των επιβατών οι οποίοι στις εν λόγω γραμμές εξαρτώνται αποκλειστικά από τη Lufthansa και την Austrian Airlines είναι μεγαλύτερο.
- (73) Επομένως με τη σύναψη της συμφωνίας συνεργασίας οι μισοί από τους επιβάτες που ταξιδεύουν αεροπορικά ανάμεσα στις δύο χώρες εξαρτώνται αποκλειστικά από την κοινή εταιρεία της AuA με τη Lufthansa.

7. ΟΙ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΤΡΙΤΩΝ

- (74) Μετά τη δημοσίευση των ανακοινώσεων στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 και το άρθρο 16 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87, έφθασαν στην Επιτροπή οι παρατηρήσεις των ενδιαφερομένων τρίτων, τα κυριότερα σημεία των οποίων έχουν ως εξής:
- α) η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στην AuA και στη Lufthansa θα προκαλέσει σημαντική μείωση του ανταγωνισμού στις δύο γειτονικές αγορές αερομεταφορών·

- β) αυτή η συμφωνία συνεργασίας επιτρέπει στα μέλη της συμμαχίας STAR να ενισχύσουν ακόμη περισσότερο τη θέση τους στην Ευρώπη·
- γ) οι ήδη υψηλές τιμές των μερών στις αεροπορικές γραμμές ανάμεσα στις δύο γειτονικές χώρες είναι εις βάρος των καταναλωτών·
- δ) η απαλλαγή θα πρέπει να χορηγηθεί μόνο με την ανάληψη εκτεταμένων δεσμεύσεων. Θα πρέπει να μειωθούν τα εμπόδια εισόδου στην αγορά, όπως είναι η έλλειψη χρονοθυρίδων·
- ε) μέσω της συνεργασίας τα δύο μέρη αποκτούν πολύ ισχυρή θέση στη γερμανοαυστριακή αγορά. Θα πρέπει να προστατευτούν οι ανταγωνιστές από συμπεριφορές που είναι εναντίον του ανταγωνισμού, όπως είναι οι τιμές κάτω του κόστους και η διατήρηση των πλεοναζουσών δυνατοτήτων·
- στ) προς το παρόν παρατηρείται μια τάση συγκέντρωσης στον τομέα των ευρωπαϊκών αεροπορικών εταιρειών. Η συμμετοχή της AuA στη συμμαχία STAR έχει αποφασιστική σημασία για τη διατήρηση της αυτονομίας της·
- ζ) οι σημαντικοί πελάτες θα συμμετάσχουν στη μείωση του κόστους, που προκαλείται μέσω της συνεργασίας. Θα επωφεληθούν επίσης από το μεγάλο δίκτυο διαδρομών εντός της συμμαχίας.

8. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ ΚΑΙ ΑΡΘΡΟ 53 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 1 ΤΗΣ ΣΥΜΦΩΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΟΧ

8.1. Η συμφωνία ανάμεσα στις εταιρείες

- (75) Η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στην Lufthansa και στην AuA είναι μία συμφωνία μεταξύ επιχειρήσεων κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ ⁽¹⁸⁾.

8.2. Περιορισμός του ανταγωνισμού

- (76) Βάσει της συμφωνίας οι μέχρι πρότινος ανταγωνιζόμενες εταιρείες συνεργάζονται από τότε που συνήψαν τη σύμβαση συνεργασίας σε όλες τις γραμμές εντός του ΕΟΧ. Αυτή η συνεργασία αφορά ειδικότερα την κοινή τιμολογιακή πολιτική και την κατανομή των αγορών. Η κατανομή των αγορών γίνεται με την εναρμόνιση των προγραμμάτων, των συχνοτήτων και των δυνατοτήτων πτήσεων. Κατά συνέπεια η συμφωνία εξαλείφει τον τωρινό και τον μελλοντικό ανταγωνισμό ανάμεσα στα μέρη.

8.2.1. Αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία (και προς τις δύο κατευθύνσεις)

- (77) Τα μέρη έχουν εναρμονίσει τις δραστηριότητές τους σε σχέση με τις διαθέσιμες θέσεις, τη συχνότητα των πτήσεων, τις τιμές και το μάρκετινγκ σε όλες τις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία μέσω της δημιουργίας μιας κοινής εταιρείας. Τα έσοδα και οι δαπάνες καταναλώνονται εξίσου ανάμεσα στα δύο μέρη. Κατ' αυτόν τον τρόπο δεν

υπάρχει κανένας ανταγωνισμός ανάμεσά τους σε αυτήν την αγορά.

- (78) Μέσω της συμφωνίας ενισχύεται ακόμη περισσότερο η θέση των δύο εταιρειών στην αγορά, επειδή μέσω του συντονισμού των πόρων, των δικτύων και των προγραμμάτων πτήσεων δημιουργούνται πρόσθετα εμπόδια για την είσοδο στην αγορά άλλων ανταγωνιστών. Το ίδιο ισχύει και για το κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών, επειδή ένα μεγάλο μέρος των επιβατών αποτελείται από επιχειρηματίες, οι οποίες προτιμούν αεροπορικές εταιρείες με ένα κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών επειδή κατ' αυτό τον τρόπο μαζεύουν ευκολότερα δωρεάν χιλιόμετρα. Επομένως ένα κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών μπορεί να αποτελέσει ένα σημαντικό εμπόδιο εισόδου στην αγορά για εταιρείες οι οποίες δεν έχουν να προσφέρουν κάτι ανάλογο. Η θέση στην αγορά των μερών τέλος ενισχύεται και από τον αριθμό των χρονοθυρίδων τις οποίες διαθέτουν στα σημαντικότερα αεροδρόμια της Γερμανίας και της Αυστρίας και από το σχετικά μεγάλο αριθμό ανταποκρίσεων που έχουν ήδη στις επίμαχες γραμμές.
- (79) Η κοινή εταιρεία περιορίζει σημαντικά τον ανταγωνισμό στις αερομεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία μέσω της εξάλειψης κάθε τωρινού και μελλοντικού ανταγωνισμού ανάμεσα στα μέρη και λόγω της θέσης τους στην αγορά.

8.2.2. Άλλες γραμμές εντός του ΕΟΧ

- (80) Όπως έχει ήδη εξηγηθεί στο κεφάλαιο 5.2 η συμφωνία εκτός από τις αεροπορικές μεταφορές ανάμεσα στην Γερμανία και στην Αυστρία επηρεάζει και τις μεταφορές ανάμεσα στην Αυστρία ή τη Γερμανία και στις άλλες χώρες ΕΟΧ καθώς και τις αερομεταφορές ανάμεσα στις άλλες χώρες ΕΟΧ. Η συνεργασία ανάμεσα στην AuA και στη Lufthansa σε αυτές τις γραμμές αφορά κυρίως τον κοινό σχεδιασμό των δικτύων διαδρομών, τον καθορισμό μιας ενιαίας τιμολογιακής πολιτικής και την εξομοίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών. Η κοινή τιμολογιακή πολιτική ισχύει για όλες τις γραμμές για τις οποίες συνδυάζουν τα δίκτυά τους, δηλαδή για τις γραμμές όπου ένας επιβάτης μπορεί να φύγει με τη Lufthansa και να επιστρέψει με την AuA. Αυτό ισχύει βασικά για όλες τις γραμμές εντός του ΕΟΧ. Η AuA και η Lufthansa εναρμονίζουν επίσης και τη συχνότητα των πτήσεών τους για την αποφυγή περιττών πτήσεων.
- (81) Εάν υπάρχει ανταγωνισμός σε αυτές τις γραμμές ανάμεσα στις απευθείας πτήσεις και στις πτήσεις με ανταπόκριση ανάμεσα στην Αυστρία ή στη Γερμανία και σε μία άλλη χώρα ΕΟΧ, περιορίζεται ή εξαλείφεται ο ανταγωνισμός ανάμεσα στις απευθείας πτήσεις της μίας εταιρείας και στις πτήσεις με ανταπόκριση της άλλης εταιρείας ⁽¹⁹⁾. Στις πτήσεις ανάμεσα σε δύο άλλες χώρες ΕΟΧ, όπως π.χ. ανάμεσα στο Λονδίνο και στη Ρώμη, δεν προβλέπεται να μειωθεί σημαντικά ο ανταγωνισμός μέσω της συμφωνίας συνεργασίας. Με τις δυνατότητες ανταπόκρισης που προσέφεραν τα μέρη σε ορισμένες από αυτές τις γραμμές υπήρξαν και θα μπορούσαν να ήταν και στο μέλλον ανταγωνιστές, αλλά δύσκολα θα μπορούσαν να αποκτήσουν σημαντική θέση στην εν λόγω αγορά.

⁽¹⁸⁾ Το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ περιλαμβάνει την ίδια διάταξη όπως το άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ. Επομένως κάθε παραπομπή στο άρθρο 81 της συνθήκης ΕΚ αφορά αυτομάτως και το άρθρο 53 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ.

⁽¹⁹⁾ Για παράδειγμα, ένας επιβάτης μη πιεζόμενος από τον χρόνο που θα ήθελε να ταξιδέψει από το Αμβούργο στη Ρώμη είχε έως τώρα τη δυνατότητα να ταξιδέψει με απευθείας πτήση με τη Lufthansa ή με την AuA με πτήση με ανταπόκριση μέσω Ίνσμπρουκ.

(82) Η συμφωνία συνεπώς περιορίζει τον ανταγωνισμό ανάμεσα στα μέρη στις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία ή στη Γερμανία και στα υπόλοιπα κράτη μέλη του ΕΟΧ.

8.3. Επιπτώσεις στο εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη

(83) Η συμφωνία συνεργασίας ανάμεσα στην AuA και στη Lufthansa αφορά τη μεταφορά επιβατών και φορτίων εντός του ΕΟΧ και κατά συνέπεια επηρεάζει το εμπόριο ανάμεσα στα κράτη μέλη.

9. ΑΡΘΡΟ 81 ΠΑΡΑΓΡΑΦΟΣ 3 ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΗΣ ΕΚ

(84) Σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, οι διατάξεις του άρθρου 81 παράγραφος 1 είναι δυνατό να κηρυχθούν μη εφαρμοστέες για συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων στις περιπτώσεις που είναι προς όφελος των καταναλωτών και συμβάλλουν στη βελτίωση της παραγωγής ή της διανομής των προϊόντων ή στην τεχνική και οικονομική πρόοδο χωρίς να επιβάλλουν στις συμβαλλόμενες εταιρείες:

α) περιορισμούς που δεν επιτρέπουν την επίτευξη αυτών των στόχων ή

β) να παρέχουν τη δυνατότητα εξάλειψης του ανταγωνισμού σε σημαντικό τμήμα των σχετικών προϊόντων.

9.1. Η συμβολή της συμφωνίας συνεργασίας στην οικονομική πρόοδο

(85) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι η συμφωνία συνεργασίας συμβάλλει από πολλές απόψεις στην οικονομική πρόοδο. Οι επιβάτες θα επωφεληθούν ειδικότερα από τη βελτίωση των πτήσεων με ανταπόκριση.

(86) Με εξαίρεση τις μεταφορές σε γειτονικές περιοχές τα δίκτυα των μερών είναι συμπληρωματικά σε μεγάλο μέρος. Η AuA εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τις ενδοευρωπαϊκές γραμμές και ιδίως τις γραμμές προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, ενώ η Lufthansa εξυπηρετεί κατά κύριο λόγο τις μεγάλες γραμμές. Η συνένωση αυτών των συμπληρωματικών δικτύων θα αποφέρει σημαντικά από οικονομική άποψη αποτελέσματα συνέργειας και ελκυστικές πτήσεις για τους καταναλωτές. Μέσω του συντονισμού και της επέκτασης του δικτύου των γραμμών των μερών θα δημιουργηθεί ένα αποτελεσματικότερο δίκτυο και κυρίως θα βελτιωθεί η σύνδεση με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης.

(87) Με τη δημιουργία ενός εκτεταμένου ευρωπαϊκού δικτύου πτήσεων μειώνεται το κόστος για τα μέρη από την αύξηση των μεταφορών σε ολόκληρο το δίκτυο, τη βελτίωση των συνδέσεων ανάμεσα στις γραμμές, τον καλύτερο σχεδιασμό της συχνότητας των πτήσεων, την αύξηση της πληρότητας και την καλύτερη οργάνωση των συστημάτων πώλησης και επίγειας εξυπηρέτησης. Μείωση των δαπανών περιμένουν τα μέρη επίσης από την κοινή ανάπτυξη οικονομικότερων τρόπων έκδοσης των εισιτηρίων (ηλεκτρονική έκδοση των εισιτηρίων).

(88) Μέσω της σύναψης της σύμβασης συνεργασίας με τη Lufthansa η AuA μεταπήδησε από τη συμμαχία Qualiflyer στη συμμαχία STAR. Επομένως στην περίπτωση της AuA ο υπολογισμός της μείωσης του κόστους που προκύπτει από τη συνεργασία θα μπορούσε να γίνει μόνο σε σχέση με την αλλαγή της συμμαχίας. Το εποπτικό συμβούλιο της AuA εκτίμησε σε [...] εκατομμύρια τα αποτελέσματα της συνέργειας από την προσχώρησή της στη συμμαχία STAR σε σχέση με την παραμονή της στη συμμαχία Qualiflyer. Δεδομένου ότι η προαναφερόμενη μείωση των δαπανών αφορά εν μέρει και τη συμμαχία Qualiflyer, μπορεί να υποθέσει κανείς ότι είναι ακόμη περισσότερα τα αποτελέσματα της συνέργειας που προκύπτουν από τη σύμβαση συνεργασίας σε σχέση με την περίπτωση κατά την οποία η AuA δεν θα ανήκε σε καμιά συμμαχία.

(89) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή πιστεύει ότι η συμφωνία θα συμβάλει στην οικονομική πρόοδο κατά την έννοια του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΕ.

9.2. Πλεονεκτήματα για τους καταναλωτές

(90) Η σύνδεση των δύο δικτύων αερογραμμών έχει ως συνέπεια την εναρμόνιση των προγραμμάτων πτήσεων, τη μείωση του χρόνου αναμονής, την αποφυγή αλλαγών μεταξύ αεροσταθμών και την εναρμόνιση των υπηρεσιών που παρέχονται εντός του αεροσκάφους. Πλεονεκτήματα για τους καταναλωτές προκύπτουν επίσης και υπό τη μορφή αύξησης της προσφοράς σε απευθείας πτήσεις προς κοντινές αποστάσεις και σε πτήσεις με ανταπόκριση κυρίως προς ανατολικοευρωπαϊκούς προορισμούς. Οι συνέπειες της συμφωνίας συνεργασίας ήταν η αύξηση του αριθμού των πτήσεων προς κοντινούς προορισμούς όπως στις γραμμές Φρανκφούρτης — Κλάγκενφουρτ, Μονάχου — Γκρατς, Φρανκφούρτης — Ίνσμπρουκ και Βιέννης — Νυρεμβέργης καθώς και το άνοιγμα νέων γραμμών ανάμεσα στο Γκρατς και τη Στουτγάρδη και τη Βιέννη και το Friedrichshafen.

(91) Με την αύξηση των αντίστοιχων δρομολογίων μεταξύ των κεντρικών αεροδρομίων βελτιώθηκαν επίσης και οι υπηρεσίες μεταφοράς προς και από τα περιφερειακά αεροδρόμια. Αναμένεται ότι αυτά τα πλεονεκτήματα του κοινού δικτύου γραμμών από την άποψη των καταναλωτών θα προκαλέσουν αύξηση των μεταφορών συνολικά και κατά συνέπεια βελτίωση της πληρότητας των πτήσεων των μερών.

(92) Οι καταναλωτές επωφελούνται επίσης από τη δημιουργία δυνατοτήτων πτήσης με ανταπόκριση και από την επέκταση της αμοιβαίας χρήσης κοινού αριθμού πτήσης ανάμεσα στα κεντρικά αεροδρόμια καθώς και για τις πτήσεις προς τρίτες χώρες. Κατ' αυτό τον τρόπο οι επιβάτες έχουν πρόσβαση στα δίκτυα γραμμών και των δύο αεροπορικών εταιρειών και κατά συνέπεια έχουν τη δυνατότητα να ταξιδεύουν προς περισσότερους προορισμούς και περισσότερες δυνατότητες επιλογής του χρόνου αναχώρησης και άφιξης.

(93) Η Επιτροπή πάντως δεν έχει πειστεί ότι η συμφωνία συνεργασίας διασφαλίζει ότι θα μειωθούν οι τιμές για τους καταναλωτές από την αναμενόμενη μείωση των δαπανών. Αυτό ελπίζεται ότι θα εξασφαλιστεί με τις δεσμεύσεις οι οποίες αναφέρονται παρακάτω.

9.3. Υποχρεωτικός χαρακτήρας

- (94) Η Επιτροπή ισχυρίζεται ότι μόνο με την εναρμόνιση των επιχειρησιακών στρατηγικών και των δύο πλευρών μπορεί να πραγματοποιηθεί η προβλεπόμενη μείωση του κόστους. Τα πλεονεκτήματα της βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών ειδικά μέσω του κοινού σχεδιασμού των πτήσεων και της ανάπτυξης του δικτύου μπορούν να αποκτηθούν μόνο μέσω της στενής συνεργασίας. Αυτό αφορά κυρίως τις γραμμές οι οποίες συνδέουν τα κεντρικά αεροδρόμια των δύο εταιρειών. Η Επιτροπή συνεπώς αναγνωρίζει ότι το μέγεθος της ενοποίησης που προβλέπει η σύμβαση συνεργασίας είναι απαραίτητο για την επίτευξη των επιδιωκόμενων στόχων.
- (95) Η Επιτροπή πιστεύει πάντως ότι θα πρέπει να αναληφθούν δεσμεύσεις με τις οποίες θα διασφαλιστεί ότι δεν θα γίνει υπέρβαση των απαραίτητων περιορισμών του ανταγωνισμού και ότι θα διατηρηθούν στην αγορά οι ανταγωνιστικές εταιρείες.

9.4. Εξάλειψη του ανταγωνισμού

- (96) Για να δοθεί απάντηση στο ερώτημα εάν η συμφωνία συνεργασίας οδηγεί στην εξάλειψη του ανταγωνισμού, θα πρέπει, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 5.2, να γίνει διαχωρισμός ανάμεσα στη γερμανοαυστριακή αγορά και στην αγορά που περιλαμβάνει τις γραμμές από και προς τις άλλες χώρες του ΕΟΧ. Στην πρώτη περίπτωση η συνεργασία ανάμεσα στα μέρη γίνεται πολύ στενή μέσω της δημιουργίας μιας κοινής εταιρείας και ενισχύεται σημαντικά η θέση της στην αγορά, όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6.2.1.

9.4.1. Η γερμανοαυστριακή αγορά

- (97) Όπως δείχνει ο πίνακας 2, τα μέρη τον καιρό που ίδρυσαν την κοινή εταιρεία δεν αντιμετώπιζαν κανέναν ανταγωνισμό από άλλες αεροπορικές εταιρείες όσον αφορά τις απευθείας πτήσεις ανάμεσα στις κυριότερες γραμμές μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας. Μέσω της συνεργασίας επομένως εξαλειφθηκε ο ανταγωνισμός και σε πολλές άλλες γραμμές.
- (98) Με την ίδρυση της κοινής εταιρείας τα μέρη εξασφάλισαν ότι δεν θα υπάρχει κανένας ανταγωνισμός στις αερογραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία ούτε τώρα ούτε στο μέλλον. Παρά το γεγονός ότι ως συνέπεια της απελευθέρωσης των αερομεταφορών στην Κοινότητα καταργήθηκαν τα νομικά εμπόδια εισόδου στην αγορά, η συνεργασία των μερών δημιουργεί νέα εμπόδια και δυσκολεύει ακόμη περισσότερο την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά. Κατ' αυτό τον τρόπο εξαλείφεται ο ανταγωνισμός σε ένα σημαντικό τμήμα της αγοράς. Το γεγονός αυτό θα γίνει κατανοητό με το ακόλουθο παράδειγμα της γραμμής Βιέννης — Φρανκφούρτης. Η κατάσταση είναι παρόμοια και σε άλλες γραμμές μεταξύ των δύο χωρών.

Η γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης

- (99) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6, τα μέρη με τη δημιουργία της κοινής εταιρείας έχουν εξαλείψει τον ανταγωνισμό σε αυτή τη γραμμή όσον αφορά τους επιβάτες μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας. Μπορεί να θεωρηθεί λοιπόν ότι και ο μελλοντικός ανταγωνισμός έχει περιοριστεί σημαντικά

εξαιτίας των εμποδίων εισόδου στην αγορά. Οι αιτίες είναι οι ακόλουθες:

- α) Τουλάχιστον το βασικό αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης παρουσιάζει τόσο μεγάλη κίνηση που είναι πολύ δύσκολο για νέους ανταγωνιστές να εξασφαλίσουν χρονοθυρίδες σε ώρες αιχμής.
- β) Από κοινού οι δύο εταιρείες προσφέρουν ένα σχετικά μεγάλο αριθμό πτήσεων. Το γεγονός αυτό δυσκολεύει την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά.
- γ) Πάνω από τους μισούς επιβάτες χρησιμοποιούν πτήσεις με ανταπόκριση. Συνεπώς οι νέοι ανταγωνιστές στις γραμμές ανάμεσα στα κεντρικά αεροδρόμια της Γερμανίας και της Αυστρίας θα πρέπει να προσελκύσουν επιβάτες με ανταπόκριση προερχόμενους από περιφερειακά αεροδρόμια και αεροδρόμια άλλων χωρών προκειμένου να αυξήσουν την πληρότητά τους. Όμως, με τη λειτουργία ενός κοινού δικτύου γραμμών τα μέρη κατέχουν τις περισσότερες χρονοθυρίδες τόσο για τις απευθείας πτήσεις όσο και για τις πτήσεις με ανταπόκριση.
- δ) Με την εν λόγω συμφωνία τα μέρη αυξάνουν ακόμη περισσότερο την οικονομική τους δύναμη, γιατί συνενώνουν τους πόρους τους, μεγαλώνουν τον ευρωπαϊκό τους στόλο, επωφελούνται από τη διασύνδεση των αερογραμμών και συντονίζουν τη συχνότητα των πτήσεών τους.
- ε) Η συγχώνευση των προγραμμάτων τακτικών πελατών ενισχύει τη θέση των μερών στην αγορά και ειδικά στο τμήμα των επιχειρηματιών. Με το κοινό πρόγραμμα τακτικών πελατών δυσκολεύεται σημαντικά η είσοδος στην αγορά άλλων αεροπορικών εταιρειών χωρίς παρόμοια προσφορά.
- στ) Ένα σημαντικό μέρος όλων των εισιτηρίων σε κάποια γραμμή αγοράζεται από μια συγκεκριμένη αεροπορική εταιρεία βάσει σχετικών συμβάσεων⁽²⁰⁾ ή για άλλους λόγους. Κατά συνέπεια οι νέοι ανταγωνιστές μπορούν —τουλάχιστον βραχυπρόθεσμα— να προσφέρουν ανταγωνιστικές τιμές μόνο σε σχέση με ένα μικρό μέρος των πελατών. Οι μικροί ανταγωνιστές θα ήταν δύσκολο να προτείνουν παρόμοιες συμβάσεις σε πιθανούς σημαντικούς πελάτες, γιατί δεν θα μπορούσαν να προσφέρουν τις υπηρεσίες που προϋποθέτουν ένα μεγαλύτερο δίκτυο (συχνές πτήσεις, καλές δυνατότητες ανταπόκρισης στα κεντρικά αεροδρόμια κ.λπ.).
- ζ) Τα αεροσκάφη των μερών παρουσιάζουν σχετικά μικρή πληρότητα στις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία. Διαθέτουν επίσης επαρκείς δυνατότητες για να μπορέσουν ενδεχομένως να αντιδράσουν γρήγορα στην περίπτωση που υπάρξουν αλλαγές στις τιμές εξαιτίας της εμφάνισης ενός νέου ανταγωνιστή στην αγορά.
- (100) Λαμβανομένου υπόψη ότι με τη σύναψη της συμφωνίας συνεργασίας μόνο η κοινή εταιρεία προσφέρει απευθείας πτήσεις στη γραμμή Βιέννη - Φρανκφούρτη και εξαιτίας των μεγάλων εμποδίων εισόδου στην αγορά, τα μέρη έχουν εξαλείψει τον ανταγωνισμό σε αυτή τη γραμμή όσον αφορά τους επιβάτες που κινούνται μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας, ανεξάρτητα από το αν πιέζονται από το χρόνο ή όχι, καθώς και τους ταξιδεύοντες με ανταπόκριση που προέρχονται από περιφερειακά αεροδρόμια.

⁽²⁰⁾ Για παράδειγμα στις πτήσεις μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας το 38 % περίπου όλων των πελατών της AuA είναι επιχειρηματίες που ταξιδεύουν με βάση τέτοιες συμβάσεις (corporate customer deal).

Άλλες διμερείς γραμμές

- (101) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6, η θέση των μερών στις άλλες διμερείς γραμμές είναι παρόμοια με τη γραμμή Βιέννης — Φρανκφούρτης. Το ίδιο ισχύει και για τα εμπόδια εισόδου στην αγορά. Ακόμη πιο ισχυρή είναι όμως η θέση τους και στις ασθενέστερες γραμμές από την άποψη του αριθμού των επιβατών. Επειδή είναι χαμηλότερη η ζήτηση αεροπορικών υπηρεσιών σε αυτές τις γραμμές, ένας νέος ανταγωνιστής θα πρέπει να προσελκύσει ένα ακόμη μεγαλύτερο ποσοστό του συνόλου των επιβατών για να μπορέσει να επιβιώσει.
- (102) Το επιχειρήμα ότι δεν εξαλείφεται ο ανταγωνισμός σε ορισμένες γραμμές ισχύει μόνο για τις γραμμές με δευτερεύουσα σημασία. Λαμβανομένης υπόψη της δυσπωλιακής κατάστασης όσον αφορά την προσφορά για τους πιεζόμενους από το χρόνο πελάτες (τόσο για τους ταξιδεύοντες με απευθείας πτήση όσο και για τους ταξιδεύοντες με ανταπόκριση από περιφερειακά αεροδρόμια) καθώς και της ισχυρής θέσης στην αγορά όσον αφορά την προσφορά για μη πιεζόμενους από το χρόνο πελάτες η συμφωνία συνεργασίας παρέχει στα μέρη τη δυνατότητα να εξαλείψουν τον ανταγωνισμό για ένα σημαντικό μέρος των αεροπορικών υπηρεσιών που προσφέρονται τόσο στους πιεζόμενους από το χρόνο όσο και στους μη πιεζόμενους από το χρόνο πελάτες.

Δυνητικός ανταγωνισμός

- (103) Τα μέρη ισχυρίζονται ότι όλες οι ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες μπορούν να θεωρηθούν ως δυνητικοί ανταγωνιστές. Η Επιτροπή έκανε μια έρευνα της αγοράς. Με βάση τα ευρήματα αυτής της έρευνας κατέληξε εντούτοις στο συμπέρασμα ότι είναι πολύ μικρός ο ανταγωνισμός που προβλέπεται ότι θα υπάρξει από μέρους των άλλων αεροπορικών εταιρειών. Παρόλο που έχουν καταργηθεί τα νομικά εμπόδια εισόδου στην αγορά, εντούτοις δεν είναι εξασφαλισμένη εκ των πραγμάτων η είσοδος άλλων αεροπορικών εταιρειών στην εν λόγω αγορά. Οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες φροντίζουν να επεκτείνουν το δίκτυο των γραμμών τους γύρω από τα κεντρικά τους αεροδρόμια. Θα πρέπει να υποθέσουμε λοιπόν ότι οι εταιρείες αυτές θα δραστηριοποιηθούν σε γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία μόνο σε συνδυασμό με ένα δεύτερο κεντρικό αεροδρόμιο, το οποίο θα παρέχει τη δυνατότητα ανταποκρίσεων. Αυτό όμως δεν φαίνεται να γίνεται στο άμεσο μέλλον. Εξάλλου, τα πολυάριθμα εμπόδια εισόδου στην αγορά καθιστούν δύσκολη την είσοδο στην αγορά των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και των περιφερειακών αεροπορικών εταιρειών. Επομένως η μείωση ή η κατάργηση αυτών των εμποδίων πρόσβασης στην αγορά αποτελεί απαραίτητο όρο προκειμένου να μπορέσουν αυτοί οι ανταγωνιστές να εισέλθουν στην αγορά.

9.4.2. Πτήσεις προς και ανάμεσα στις άλλες χώρες EOX

- (104) Όπως αναφέρεται στο κεφάλαιο 6.2.2, μπορεί να περιοριστεί σημαντικά ο ανταγωνισμός σε ορισμένες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία ή στη Γερμανία και σε μια άλλη χώρα EOX μέσω της συμφωνίας συνεργασίας. Η Επιτροπή εντούτοις δεν έχει καμιά απόδειξη ότι θα μπορούσε να εξαλειφθεί ο ανταγωνισμός σε μια από τις μνημονευθείσες γραμμές.

10. ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΠΑΛΛΑΓΗ

- (105) Από τα αναφερόμενα στο κεφάλαιο 9.4 προκύπτει ότι η συμφωνία συνεργασίας έχει εξαλείψει τον ανταγωνισμό σε ένα σημαντικό μέρος των αερομεταφορών ανάμεσα στη Γερμανία και στην Αυστρία. Η Επιτροπή μπορεί να εγκρίνει τη σύμβαση συνεργασίας υπό τον όρο ότι θα μειωθούν σημαντικά τα εμπόδια εισόδου στην αγορά.
- (106) Λόγω των επιφυλάξεων που εξέφρασε η Επιτροπή στην κοινοποίηση αιτιάσεων τα μέρη ανέλαβαν πολυάριθμες δεσμεύσεις, οι οποίες δημοσιεύτηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* της 14ης Δεκεμβρίου 2001. Οι δεσμεύσεις αυτές συμπληρώθηκαν στη συνέχεια με βάση τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν οι ενδιαφερόμενοι τρίτοι. Όλες αυτές οι δεσμεύσεις περιλαμβάνονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης. Το παράρτημα αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της παρούσας απόφασης και οι σχετικές δεσμεύσεις ένα σημαντικό στοιχείο της απαλλαγής.
- (107) Με τις δεσμεύσεις που παρατίθενται στο παράρτημα αναμένεται να διασφαλιστεί κατά κύριο λόγο ότι με την εξαίρεση των υφισταμένων εμποδίων πρόσβασης στην αγορά των δυνητικών ανταγωνιστών θα μπορέσουν να δημιουργηθούν νέες βιώσιμες συνθήκες ανταγωνισμού. Ελπίζεται επίσης ότι με τον τρόπο αυτό θα διασφαλιστεί ότι θα επωφεληθούν δεόντως και οι καταναλωτές από την εν λόγω συνεργασία. Τα σημαντικότερα στοιχεία τους αναφέρονται συνοπτικά παρακάτω.
- (108) Οι νέοι ανταγωνιστές είναι αναγκασμένοι να εξασφαλίσουν κατάλληλες χρονοθυρίδες στα διάφορα αεροδρόμια. Σε πολλά αεροδρόμια όμως οι χρονοθυρίδες στις ώρες αιχμής είναι ήδη κατεληγμένες. Για το λόγο αυτό τα μέρη υποχρεούνται να διαθέτουν σε κάθε νέο ανταγωνιστή στη γραμμή που αυτός θα διαλέξει έως και το 40 % των χρονοθυρίδων που χρησιμοποιούσαν για αυτή τη γραμμή κατά τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης. Υποχρεούνται επίσης να διαθέτουν σε κάθε νέο ανταγωνιστή από τρίτη χώρα «τεχνικές χρονοθυρίδες» ώστε να μπορέσει να προετοιμάσει το αεροσκάφος του για την επόμενη πτήση στην αρχή ή στο τέλος του δρομολογίου.
- (109) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική βαρύτητα των δύο εταιρειών και την ισχυρή τους θέση στις εν λόγω γραμμές, θεωρεί αναγκαίο να παραμείνει σταθερός ο αριθμός των ημερήσιων πτήσεων τους επί δύο χρόνια στην περίπτωση που εισέλθει στην αγορά ένας νέος ανταγωνιστής. Κατ' αυτό τον τρόπο δεν θα μπορέσουν να αυξήσουν τη συχνότητα των δρομολογίων τους και να κρατήσουν μακριά από την αγορά τον δυνητικό ανταγωνιστή.
- (110) Με βάση τις έως τώρα εμπειρίες και τις διαθέσιμες πληροφορίες σχετικά με τη σχετική αγορά, η Επιτροπή πιστεύει ότι δεν θα μπορέσει εύκολα να μπει κάποιος ανταγωνιστής στην αγορά των αερομεταφορών ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία. Πολλές από τις ασθενείς με βάση τον αριθμό των επιβατών γραμμές δεν είναι και τόσο ελκυστικές για τους δυνητικούς ανταγωνιστές. Θα πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη και το συμφέρον των καταναλωτών. Για το λόγο αυτό τα μέρη υποχρεούνται να κάνουν εκπτώσεις παρόμοιες με αυτές που κάνουν στις γραμμές όπου υπάρχει ανταγωνισμός και σε άλλες τρεις γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και

στη Γερμανία στις οποίες δεν υπάρχει κανένας ανταγωνισμός. Τα μέρη θα έχουν κάποια δυνατότητα επιλογής αυτών των τριών γραμμών. Με την εν λόγω δεσμευση για τις εκπώσεις αυξάνεται μεν αισθητά το κόστος των μερών αλλά ταυτόχρονα προστατεύονται κατά κάποιο τρόπο οι νέοι ανταγωνιστές στην περίπτωση εξοντωτικού ανταγωνισμού εκ μέρους των μερών.

(111) Για να έχουν επαρκή πληρότητα οι νέοι ανταγωνιστές θα πρέπει να είναι σε θέση να κάνουν ελκυστικές προσφορές στις διάφορες ομάδες πελατών. Προς το σκοπό αυτό υποχρεούνται τα μέρη να αφήνουν κενό έως και το 15 % των θέσεων τους που προσφέρουν σε κάποια γραμμή σε επιχειρηματίες. Το ποσοστό αυτό μπορεί να το χρησιμοποιήσει ο ανταγωνιστής ώστε να προσφέρει στους πελάτες του περισσότερες δυνατότητες προς και από τον τόπο του προορισμού. Η δυνατότητα συμμετοχής του ανταγωνιστή στο πρόγραμμα τακτικών πελατών της Lufthansa/AuA έχει επίσης ως στόχο να τον κάνει πιο ελκυστικό ιδιαίτερα για τους επιχειρηματίες.

(112) Λόγω του μεγάλου ποσοστού επιβατών με ανταπόκριση είναι σημαντικό για ένα νέο ανταγωνιστή να έχει πρόσβαση στην αγορά των επιβατών με ανταπόκριση. Προς το σκοπό αυτό μπορεί να συνάψει με τη Lufthansa/AuA μια συμφωνία διασύνδεσης η οποία με αίτημα του νέου ανταγωνιστή μπορεί να περιλαμβάνει και μια συμφωνία επιμερισμού. Οι όροι αυτής της ειδικής συμφωνίας διασύνδεσης πρέπει να είναι ανάλογοι προς τις συμφωνίες τις οποίες έχουν συνάψει τα μέρη με άλλους εταίρους της συμμαχίας τους ή με τρίτες αεροπορικές εταιρείες σε σχέση με την εν λόγω γραμμή.

(113) Στις μεγάλες διαδρομές ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία μπορεί να αναπτυχθεί ανταγωνισμός σε περιορισμένη κλίμακα και μέσω των συνδυασμένων μεταφορών. Ύστερα από αίτημα των εταιρειών σιδηροδρομικής ή οδικής μεταφοράς τα μέρη συνάπτουν συμφωνίες για συνδυασμένες μεταφορές, σύμφωνα με τις οποίες παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες στις γραμμές που εξυπηρετούν ανάμεσα στην Αυστρία και στη Γερμανία στα πλαίσια μιας πολυτροπικής μεταφοράς.

(114) Η Επιτροπή είναι σίγουρη ότι, ύστερα από αυτές τις δεσμεύσεις υπάρχουν πολλοί ανταγωνιστές που ενδιαφέρονται σοβαρά να εισέλθουν στην αγορά των σημαντικών γραμμών και ότι μπορούν να λάβουν τη σχετική άδεια αεροπλοας. Είναι πολύ σημαντικό το γεγονός ότι η Επιτροπή επιτρέπει την απαλλαγή της συνεργασίας σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Στην περίπτωση αλλαγής των πραγματικών περιστατικών η Επιτροπή μπορεί να ανακαλέσει ή να τροποποιήσει την απόφαση απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 3 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87.

(115) Τα μέρη με δική τους πρωτοβουλία δήλωσαν ότι αναλαμβάνουν τις προαναφερόμενες δεσμεύσεις έναντι των δυνητικών ανταγωνιστών, πριν ακόμη χορηγηθεί η απαλλαγή από την Επιτροπή. Στο μεταξύ έχουν ήδη εισέλθει οι νέοι ανταγωνιστές στην αγορά. Από το 2001 η Adria Airways εκτελεί δύο πτήσεις ημερησίως στη γραμμή Βιέννης — Φρανκ-

φούρτης, ενώ η Air Alps εξυπηρετεί τη γραμμή Βιέννης — Στουτγάρδης. Δύο ακόμη αεροπορικές εταιρείες από την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη έχουν εκδηλώσει σοβαρό ενδιαφέρον να εισέλθουν μετά την απαλλαγή στην αγορά για πτήσεις σε δύο άλλες σημαντικές γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία. Μετά τις δεσμεύσεις των μερών, ιδρύθηκε μια νέα αυστριακή εταιρεία με στόχο να ξεκινήσει πτήσεις σε διάφορες γραμμές ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία το φθινόπωρο του 2002.

(116) Λόγω του μεγάλου αριθμού των δεσμεύσεων και της μεγάλης διάρκειας της απαλλαγής τα μέρη θα ενημερώνουν τακτικά την Επιτροπή ώστε να μπορεί να ελέγχει κατά πόσο τηρούνται οι εν λόγω δεσμεύσεις.

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 κηρύσσονται ως ανεφάρμοστα το άρθρο 81 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και το άρθρο 53 παράγραφος 1 της συμφωνίας ΕΟΧ σε σχέση με τη συμφωνία συνεργασίας που συνήφθη στις 10 Δεκεμβρίου 1999 ανάμεσα στη Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) και στην Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG (AuA) από τις 10 Δεκεμβρίου 1999 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2005.

Άρθρο 2

Η απαλλαγή σύμφωνα με το άρθρο 1 υπόκειται στις δεσμεύσεις που περιλαμβάνονται στο παράρτημα. Οι δεσμεύσεις αυτές ισχύουν για όλες τις αερογραμμές ανάμεσα στη Γερμανία και στην Αυστρία που εξυπηρετούν τα μέρη. Οι δεσμεύσεις είναι υποχρεωτικές για τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις, τις θυγατρικές τους, τις διάδοχες επιχειρήσεις και τους πληρεξουσίους τους. Οι επιχειρήσεις υποχρεούνται ακόμη να μεριμνήσουν για την τήρηση των δεσμεύσεων από τις θυγατρικές τους, τις διάδοχες επιχειρήσεις και τους πληρεξουσίους τους.

Άρθρο 3

1. Η Lufthansa και η AuA υποχρεούνται να κοινοποιούν έως το τέλος της απαλλαγής που προβλέπεται στο άρθρο 1 τις ακόλουθες πληροφορίες στην Επιτροπή:

- α) λεπτομερείς πληροφορίες για τους ναύλους σε όλες τις γραμμές στις οποίες τα μέρη ανταγωνίζονται με άλλες εταιρείες οι οποίες προσφέρουν απευθείας πτήσεις·
- β) λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την εκπλήρωση της υποχρέωσης να μειώσουν τις τιμές και σε τρεις ακόμη γραμμές των αερομεταφορών·
- γ) κατάσταση με τις συμβάσεις και τις συμφωνίες που έχουν συνάψει τα μέρη για τις εν λόγω γειτονικές μεταφορές σε σχέση με τις χρονοθυρίδες, τα προγράμματα τακτικών πελατών, τα ποσοστά των θέσεων, τις διασυνδέσεις και τις διατροφικές μεταφορές·

- δ) πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη των ναύλων σε όλες τις γραμμές των αερομεταφορών ανάμεσα στην Αυστρία και τη Γερμανία·
- ε) κατάσταση με τις ημερήσιες συχνότητες των πτήσεων που εκτελούν η AuA και η Lufthansa στις δέκα σημαντικότερες γραμμές από την άποψη του αριθμού των επιβατών καθώς και από την άποψη των θέσεων που προσφέρουν συνολικά κάθε μήνα τα μέρη·
- στ) πληροφορίες σχετικά με την υλοποίηση των σχεδίων μείωσης του κόστους που προβλέπουν τα μέρη.

2. Οι πληροφορίες που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 στοιχεία α) και β) πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή εντός μίας εβδομάδας από τη δημοσίευση των ναύλων. Οι πληροφορίες που μνημονεύονται στην παράγραφο 1 στοιχεία γ) μέχρι στ) πρέπει να διαβιβάζονται στην Επιτροπή στο τέλος κάθε καλοκαιρινής περιόδου.

Άρθρο 4

Αποδέκτες της παρούσας απόφασης είναι οι ακόλουθες εταιρείες:

Austrian Airlines Österreichische Luftverkehrs AG
Fontanastr. 1
P.O. Box 50
A-1107 Wien

Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft
Von-Gablenz-Straße 2-6
D-50679 Köln

Βρυξέλλες, 5 Ιουλίου 2002.

Για την Επιτροπή

Mario MONTI

Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΔΕΣΜΕΥΣΕΙΣ

1. Δεσμεύσεις σχετικά με τις χρονοθυρίδες (slot)

Εάν μια αεροπορική εταιρεία, η οποία δεν εκτελεί κατά την ημερομηνία της κοινοποίησης αερομεταφορές μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας (ο νέος ανταγωνιστής) και δεν έχει σχέση με την Austrian Airlines και τη Lufthansa (τα μέρη), επιθυμεί να αρχίσει μια νέα απευθείας πτήση σε μία ή περισσότερες γραμμές μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας (γραμμή ή γραμμές νέου ανταγωνιστή), τα μέρη αναλαμβάνουν να εξασφαλίσουν χρονοθυρίδες υπό τους όρους που περιγράφονται κατωτέρω. Κατά την έννοια αυτών των δεσμεύσεων μία συνεχής πτήση περιλαμβάνει μία πτήση με ανταπόκριση που χρησιμοποιεί ένα και μόνο αεροσκάφος με αφετηρία ή/και προορισμό την Αυστρία, τη Γερμανία ή μια τρίτη χώρα και έχει τουλάχιστον ένα τμήμα απευθείας πτήσης μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας.

Τα μέρη υποχρεούνται να διαθέσουν σε κάθε νέο ανταγωνιστή τουλάχιστον ένα ζεύγος χρονοθυρίδων για κάθε διαδρομή (χρονοθυρίδες νέου ανταγωνιστή) και στο σύνολο των νέων ανταγωνιστών κατ' ανώτατο όριο το 40 % των χρονοθυρίδων που χρησιμοποιούσαν στη συγκεκριμένη γραμμή κατά τη χρονική στιγμή της κοινοποίησης. Ωστόσο, οιαδήποτε εκ των προτέρων και σε ειδική βάση εκχώρηση χρονοθυρίδων από τα μέρη θα συνυπολογίζεται στο 40 %.

Οι χρονοθυρίδες που θα διαθέτουν τα μέρη στον νέο ανταγωνιστή δεν θα απέχουν πάνω από 45 λεπτά από το χρονικό σημείο που ο ίδιος ζητεί και θα επιτρέπουν, στην περίπτωση πτήσεων με ενδιάμεση στάση, την προετοιμασία του αεροσκάφους για τη συνέχιση της πτήσης εντός διαστήματος 90 λεπτών, εφόσον τα μέρη κατέχουν χρονοθυρίδες εντός αυτού του χρονικού διαστήματος.

Ο νέος ανταγωνιστής πρέπει να υποβάλει σαφές γραπτό αίτημα στα μέρη σχετικά με τις σχεδιαζόμενες πτήσεις τουλάχιστον έξι εβδομάδες πριν από τη διάσκεψη της IATA για τις χρονοθυρίδες κατά την περίοδο αεροπορίας που ο νέος ανταγωνιστής προτίθεται να αρχίσει τις πτήσεις του. Ο νέος ανταγωνιστής δικαιούται να αποκτήσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με τις παρούσες δεσμεύσεις υπό την προϋπόθεση ότι μπορεί να αποδείξει ότι όλες οι εύλογες και καλή τη πίστι προσπάθειες για την εξασφάλιση χρονοθυρίδων στη γραμμή του νέου ανταγωνιστή μέσω της συνήθους διαδικασίας κατανομής των χρονοθυρίδων κατά την επόμενη διάσκεψη για τις χρονοθυρίδες (συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των χρονοθυρίδων από τον συντονιστή μετά την προθεσμία επιστροφής των χρονοθυρίδων) απέβησαν άκαρπες. Καθ' όλη την περίοδο (μεταξύ του γραπτού αιτήματος και της λήξης της αντίστοιχης περιόδου προγραμματισμού της IATA) ο νέος ανταγωνιστής διατηρεί μια πολιτική «ανοικτών χαρτιών» (open book policy) για τους αντίστοιχους αερολιμένες. Όλες οι χρονοθυρίδες που εξασφαλίζει ο νέος ανταγωνιστής μέσω της κανονικής διαδικασίας κατανομής των χρονοθυρίδων συνυπολογίζονται στο συνολικό αριθμό χρονοθυρίδων που δικαιούται να ζητήσει σύμφωνα με αυτό το μέρος των δεσμεύσεων, εκτός εάν τα μέρη έχουν συνολικό μερίδιο πτήσεων στη συγκεκριμένη γραμμή που υπερβαίνει το 60 %. Τα αιτήματα για χορήγηση χρονοθυρίδων σύμφωνα με την παρούσα παράγραφο ισχύουν μόνο για συγκεκριμένη συχνότητα από τη σχεδιαζόμενη, ή επιθυμεί να αυξήσει τη συχνότητα των πτήσεων, οι απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου ισχύουν για οποιοδήποτε αίτημα χορήγησης πρόσθετων χρονοθυρίδων σε μεταγενέστερη περίοδο προγραμματισμού.

Στις γραμμές μεταξύ Γερμανίας και Αυστρίας οι οποίες ξεκινούν ή καταλήγουν στο αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης ή της Βιέννης οι χρονοθυρίδες που θα διατεθούν θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά για πτήσεις με αεροσκάφη χωρητικότητας 46 θέσεων τουλάχιστον. Ο όρος αυτός δεν ισχύει για τις άλλες γραμμές μεταξύ των δύο κρατών μελών ή στην περίπτωση που ο νέος ανταγωνιστής έχει αρχίσει τις πτήσεις του πριν δημοσιευτεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* η απόφαση απαλλαγής.

Όταν ο νέος ανταγωνιστής επιθυμεί να ξεκινήσει ή να ολοκληρώσει μια πτήση μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας με αεροσκάφος προερχόμενο από αερολιμένα τρίτης χώρας, μπορεί να εξασφαλίσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με τις παρούσες διατάξεις (λαμβανομένου υπόψη και του περιορισμένου αριθμού των χρονοθυρίδων που διατίθενται για μια γραμμή) ώστε να μπορεί να ετοιμάσει το αεροσκάφος αυτό για την πτήση αυτή (τεχνικοί διαθέσιμοι χρόνοι). Ζητείται από τα μέρη να παραχωρούν τεχνικούς διαθέσιμους χρόνους μόνο στην περίπτωση που ο νέος ανταγωνιστής που ζητεί τέτοιες χρονοθυρίδες ή/και ο δικαιούχος του εκτελούν λιγότερες από τρεις ημερήσιες πτήσεις προς/από τρίτες χώρες από τον οικείο αερολιμένα κατά τη χρονική στιγμή υποβολής του σχετικού αιτήματος. Επιπλέον, τα μέρη συμφωνούν να παραχωρούν τεχνικές χρονοθυρίδες που δεν θα απέχουν πάνω από 180 λεπτά από το χρονικό σημείο που επιθυμεί ο νέος ανταγωνιστής, εφόσον τα μέρη διαθέτουν χρονοθυρίδες εντός του αυτού χρονικού διαστήματος.

Εάν ο νέος ανταγωνιστής εξυπηρετεί μια γραμμή μεταξύ μιας τρίτης χώρας και ενός αεροδρομίου που ανήκει στις γραμμές που εξυπηρετεί (υπηρεσία τρίτης χώρας) και μειώσει ή σταματήσει τις πτήσεις του προς την τρίτη χώρα, του ζητείται να χρησιμοποιήσει τις χρονοθυρίδες που διαθέτει για πτήσεις προς τρίτες χώρες για τις πτήσεις του στις γραμμές Γερμανίας — Αυστρίας και να επιστρέψει όλες τις άλλες χρονοθυρίδες που του είχαν χορηγηθεί για πτήσεις προς τρίτες χώρες.

Εάν ο νέος ανταγωνιστής που έχει αποκτήσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με αυτή τη διαδικασία αποφασίσει να μην πραγματοποιήσει πτήσεις σε κάποια γραμμή ή να πραγματοποιήσει λιγότερες πτήσεις, ενημερώνει αμέσως τα μέρη και επιστρέφει τις χρονοθυρίδες. Εάν ένας νέος ανταγωνιστής που έχει αποκτήσει χρονοθυρίδες σύμφωνα με αυτές τις δεσμεύσεις παύσει να πραγματοποιεί πτήσεις σε κάποια γραμμή ή υποχρεωθεί να τις σταματήσει για άλλους λόγους (π.χ. κατάχρηση), ενημερώνει αμέσως τα μέρη και επιστρέφει τις χρονοθυρίδες. Κατά την έννοια της παρούσας παραγράφου, ο νέος ανταγωνιστής και οι θυγατρικές του θεωρούνται ότι σταματούν τις πτήσεις τους σε κάποια γραμμή, όταν αυτός ή αυτές, ανάλογα με την περίπτωση, δεν έχουν κάνει χρήση τουλάχιστον του 80 % των χρονοθυρίδων τους για πτήσεις στη συγκεκριμένη γραμμή κατά την περίοδο του προγραμματισμού για την οποία έχουν διατεθεί, εκτός εάν συντρέχουν κάποιοι από τους λόγους που αναφέρονται στο άρθρο 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ή σε οποιοδήποτε άλλο κανονισμό που τροποποιεί ή αντικαθιστά αυτόν, που δικαιολογούν τη μη χρησιμοποίησή τους.

Στις περιπτώσεις που ο νέος ανταγωνιστής ενημερώνει με καθυστέρηση τα μέρη, εντός της περιόδου προγραμματισμού, και δεν τους αφήνει περιθώρια να χρησιμοποιήσουν άμεσα τις επιστρεφόμενες χρονοθυρίδες σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 10 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93 ή τα ενημερώνει μετά την εκπνοή της προθεσμίας που προβλέπεται στο άρθρο 10 παράγραφος 4 και πριν από την έναρξη της περιόδου προγραμματισμού, τα μέρη δύνανται να ζητήσουν από τον νέο ανταγωνιστή να τους παραχωρήσει χρονοθυρίδες ανάλογες με τις επιστρεφόμενες. Αν για οποιοδήποτε λόγο ο νέος ανταγωνιστής δεν είναι σε θέση να παραχωρήσει στα μέρη χρονοθυρίδες ανάλογες με τις επιστρεφόμενες, τα μέρη ερευνούν εάν συντρέχουν οι λόγοι του άρθρου 10 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 95/93, που δικαιολογούν τη μη χρησιμοποίησή τους.

Για να είναι βέβαιο ότι οι χρονοθυρίδες που παραχωρούνται από τα μέρη χρησιμοποιούνται σύμφωνα με τις προαναφερθείσες δεσμεύσεις, συμφωνείται μεταξύ των μερών και του νέου ανταγωνιστή η δημιουργία ενός μηχανισμού ελέγχου, που επιτρέπει στα μέρη να παρακολουθούν τον τρόπο χρήσης των χρονοθυρίδων αυτών. Τα μέρη ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με το μηχανισμό αυτό.

Οι χρονοθυρίδες που παραχωρούνται από τα μέρη υπό τις δεσμεύσεις αυτές προσφέρονται χωρίς αντιστάθμισμα.

2. Δεσμεύσεις που αφορούν τη συχνότητα των πτήσεων

Τα μέρη συμφωνούν να μην προσθέτουν πτήσεις για τουλάχιστον τέσσερις διαδοχικές περιόδους αεροπλοΐας IATA, περιλαμβανομένης και της περιόδου κατά την οποία ο νέος ανταγωνιστής άρχισε πτήσεις σε μια συγκεκριμένη γραμμή.

3. Δεσμεύσεις που αφορούν τους ναύλους

Κάθε φορά που τα μέρη μειώνουν ένα δημοσιευμένο ναύλο σε μια γραμμή του νέου ανταγωνιστή, συμφωνούν να πραγματοποιήσουν ανάλογη (ποσοστιαία) μείωση ναύλου και σε άλλες τρεις γραμμές Αυστρίας — Γερμανίας στις οποίες δεν έχουν ανταγωνισμό. Η δέσμευση αυτή εφαρμόζεται μόνο κατά την περίοδο ισχύος της μείωσης του ναύλου στη γραμμή του νέου ανταγωνιστή. Κατά την έννοια της παρούσας δέσμευσης, ο δημοσιευμένος ναύλος περιλαμβάνει τους ισχύοντες ναύλους IATA, που λαμβάνονται από τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησής τους και διατίθενται μέσω της δημόσιας βάσης ναύλων της ATPCO (Οργανισμός δημοσίευσης ναύλων αεροπορικών εταιρειών) και τους ναύλους που διατίθενται στο ευρύ κοινό μέσω του Διαδικτύου.

Οι τρεις άλλες συγκρίσιμες γραμμές Αυστρίας — Γερμανίας όπου τα μέρη προσφέρουν ανάλογες εκπτώσεις ναύλων καθορίζονται ως εξής: τα μέρη επιλέγουν ανάμεσα από τις πέντε γραμμές Αυστρίας — Γερμανίας τις δύο πλησιέστερες προς τις παραπάνω γραμμές από την άποψη του επιβατικού όγκου στις οποίες τα μέρη δεν έχουν κανέναν ανταγωνισμό. Τα μέρη δεν υπόκεινται σε περιορισμούς όσον αφορά την επιλογή της τρίτης γραμμής Αυστρίας — Γερμανίας, υπό την προϋπόθεση ότι πρόκειται για γραμμή στην οποία τα μέρη δεν έχουν κανέναν ανταγωνισμό.

Η δέσμευση αυτή δεν ισχύει στις εξαιρετικές περιπτώσεις όπου τα μέρη μπορούν να αποδείξουν στην Επιτροπή ότι η μείωση του ναύλου δικαιολογείται από τις αλλαγές συνθηκών σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή που δεν έχουν σχέση με την εμφάνιση του νέου ανταγωνιστή.

4. Δεσμεύσεις ότι θα αφήνουν ελεύθερο ένα ποσοστό θέσεων (Blocked Space Agreements)

Ύστερα από αίτημα του νέου ανταγωνιστή, τα μέρη συνάπτουν μαζί του συμφωνία ότι θα αφήνουν ελεύθερο ένα ποσοστό θέσεων στη γραμμή που εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής, όταν ο αριθμός πτήσεων που προσφέρει είναι μικρότερος από τον αριθμό που εξασφαλίζουν τα μέρη.

Κάθε τέτοια συμφωνία αφορά ορισμένο αριθμό θέσεων (άκαμπτη δέσμευση) και ισχύει για τουλάχιστον μία ολόκληρη περίοδο αεροπλοΐας IATA. Ο αριθμός των θέσεων που καλύπτουν οι συμφωνίες αυτές ανέρχεται κατ' ανώτατο όριο στο 15 % των θέσεων που προσφέρεται για μια συγκεκριμένη πτήση και κυμαίνεται μεταξύ 12 και 25 θέσεων κατ' ανώτατο όριο σε κάθε αεροσκάφος. Ο νέος ανταγωνιστής φέρει τον πλήρη εμπορικό κίνδυνο για τις θέσεις που καλύπτει μια τέτοια συμφωνία.

5. Δεσμεύσεις που αφορούν τη διασύνδεση των αερογραμμών

Ύστερα από αίτημα του νέου ανταγωνιστή τα μέρη συνάπτουν συμφωνία διασύνδεσης των αερογραμμών για την (τις) γραμμή(-ές) που εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής σε περίπτωση που δεν έχει ήδη συνάψει με αυτά τέτοια συμφωνία.

Όλες οι συμφωνίες διασύνδεσης των αερογραμμών υπόκεινται στους ακόλουθους περιορισμούς:

- α) ισχύουν αποκλειστικά για τους ναύλους της πρώτης θέσης, της διακεκριμένης θέσης και της τουριστικής θέσης;
- β) προβλέπουν διασύνδεση των αερογραμμών βάσει των δημοσιευμένων ναύλων απλής διαδρομής των μερών, όταν εκδίδεται εισιτήριο απλής διαδρομής, ή του ημίσεως των δημοσιευμένων ναύλων ταξιδιού μετ' επιστροφής όταν εκδίδεται εισιτήριο ταξιδιού μετ' επιστροφής;

- γ) ισχύουν μόνο για τη μεταφορά επιβατών ανάμεσα στα δύο αεροδρόμια που συνδέει η γραμμή την οποία εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής·
- δ) υπόκεινται στους κανόνες ΜΙΤΑ ή/και στους συνήθεις εμπορικούς όρους·
- ε) παρέχουν τη δυνατότητα στον νεοεισερχόμενο ή σε ταξιδιωτικούς πράκτορες να προσφέρουν πτήσεις μετ' επιστροφής και να χρησιμοποιούν και αεροσκάφη των μερών για τη μία διαδρομή τουλάχιστον, εάν χρειασθεί.

Υπό τον όρο ότι θα υπάρχουν διαθέσιμες θέσεις στη σχετική κατηγορία ναύλου, τα μέρη δεσμεύονται να μεταφέρουν τους κατόχους εισιτηρίων που έχει εκδώσει ο νέος ανταγωνιστής στη γραμμή που εξυπηρετεί. Όμως, για να αποφεύγεται η κατάχρηση, τα μέρη δύνανται να ζητήσουν από τον νέο ανταγωνιστή ή τον επιβάτη, κατά περίπτωση, να καταβάλει τη διαφορά μεταξύ του ναύλου που χρεώνουν τα μέρη και του ναύλου που χρεώνει ο νέος ανταγωνιστής. Επίσης, σε περιπτώσεις όπου ο ναύλος του νέου ανταγωνιστή είναι μικρότερος από την αξία του εισιτηρίου που έχουν εκδώσει τα μέρη, τα μέρη έχουν το δικαίωμα να αποδέχονται αεροπορικά εισιτήρια μόνο έως το ποσό που έχει χρεώσει ο νέος ανταγωνιστής. Οι νέοι ανταγωνιστές τυγχάνουν της ίδιας νομικής προστασίας στις περιπτώσεις όπου ο χρεωθείς από τα μέρη ναύλος είναι μικρότερος από την αξία του εισιτηρίου που αυτοί έχουν εκδώσει.

Όλες οι συμφωνίες διασύνδεσης των αερογραμμών που τίθενται σε ισχύ σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο για συγκεκριμένη γραμμή του νέου ανταγωνιστή λήγουν σε περίπτωση που αυτός σταματήσει τις πτήσεις του.

Ύστερα από αίτημα του νέου ανταγωνιστή, τα μέρη συνάπτουν με αυτόν ειδική συμφωνία επιμερισμού για πτήσεις με αφετηρία και προορισμό είτε τη Γερμανία είτε την Αυστρία ή και άλλες χώρες εκτός της Αυστρίας ή της Γερμανίας ανάλογη με αυτές που έχουν συνάψει και με άλλους αερομεταφορείς της ίδιας συμμαχίας ή ανεξάρτητους σε σχέση με την εν λόγω γραμμή. Στην περίπτωση ειδικής συμφωνίας επιμερισμού που καλύπτει διεθνείς μεταφορές, η δέσμευση αυτή εφαρμόζεται μόνο σε γραμμές όπου ο συνολικός αριθμός των επιβατών στις διεθνείς πτήσεις με ανταπόκριση υπερβαίνει το 35 % του συνολικού αριθμού των επιβατών στη γραμμή που εξυπηρετεί ο νέος ανταγωνιστής.

6. Δεσμεύσεις που αφορούν προγράμματα τακτικών πελατών

Εάν ένας νέος ανταγωνιστής δεν συμμετέχει σε κάποιο πρόγραμμα τακτικών πελατών των μερών ούτε διαθέτει ο ίδιος τέτοιο πρόγραμμα, τότε, ύστερα από αίτημά του, τα μέρη δεσμεύονται να του επιτρέψουν να συμμετάσχει στο κοινό τους πρόγραμμα για τις γραμμές που εξυπηρετεί. Με τον νέο ανταγωνιστή συνάπτεται νέα σύμβαση, με λογικούς και χωρίς διακρίσεις όρους, οι οποίοι καλύπτουν και τα τυχόν έξοδα που βαρύνουν τα μέρη.

Οποιαδήποτε σύμβαση που τίθεται σε ισχύ δυνάμει του παρόντος κεφαλαίου λήγει για μια συγκεκριμένη γραμμή του νέου ανταγωνιστή σε περίπτωση που παύσει να εξυπηρετεί τη συγκεκριμένη γραμμή.

7. Δεσμεύσεις που αφορούν τις συνδυασμένες μεταφορές

Ύστερα από αίτημα μιας σιδηροδρομικής ή άλλης εταιρείας χερσαίων μεταφορών μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας (εταίρος στις συνδυασμένες μεταφορές), τα μέρη συνάπτουν συμφωνία συνδυασμένων μεταφορών για αεροπορικές μεταφορές προσώπων μεταξύ Αυστρίας και Γερμανίας ως μέρος πολυτροπικών μεταφορών που περιλαμβάνουν και χερσαίες μεταφορές από τον εταίρο στις συνδυασμένες μεταφορές (συνδυασμένη μεταφορά).

Όλες οι συμφωνίες συνδυασμένων μεταφορών που συνάπτονται σύμφωνα με το παρόν κεφάλαιο βασίζονται στις αρχές ΜΙΤΑ (συμπεριλαμβανομένης της συμφωνίας Intermodal Interline Traffic Agreement — Passenger and IATA Recommended Practice 1780e) και στους συνήθεις εμπορικούς όρους.

Τα μέρη δέχονται την πλήρη εφαρμογή των όρων επιμερισμού που ισχύουν για τα μέλη ΜΙΤΑ και στις γραμμές όπου η μεταφορά γίνεται μόνο με το σιδηρόδρομο. Στις περιπτώσεις που η σιδηροδρομική εταιρεία οφείλει να δηλώσει τα διανυθέντα χιλιόμετρα, τον προορισμό ή την τιμή εισιτηρίου για την κατ' ανταπόκριση πτήση, τα μέρη αναλαμβάνουν να κοινοποιήσουν όλα αυτά τα στοιχεία στην ΙΑΤΑ με τη συνήθη διαδικασία.

Ύστερα από αίτημα του δυνητικού εταίρου στις συνδυασμένες μεταφορές, τα μέρη καταβάλλουν ειλικρινείς προσπάθειες για την επίτευξη συμφωνίας με όρους ανάλογους με αυτούς που ενδέχεται να έχουν συνάψει με άλλους εταίρους στις συνδυασμένες μεταφορές, εφόσον πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις ιδίως όσον αφορά την ασφάλεια, την ποιότητα των υπηρεσιών, την ασφαλιστική κάλυψη και τα όρια ευθύνης. Οι όροι αυτών των συμφωνιών υπερισχύουν των γενικών υποχρεώσεων που συνεπάγεται το παρόν κεφάλαιο.

8. Διάρκεια ισχύος της απαλλαγής και των δεσμεύσεων

Οι εν λόγω δεσμεύσεις ισχύουν από την ημερομηνία έκδοσης εκ μέρους της Επιτροπής της απόφασης απαλλαγής δυνάμει του άρθρου 5 παράγραφος 4 του κανονισμού 3975/87. Οι υποχρεώσεις των μερών που απορρέουν από τις δεσμεύσεις αυτές εκπνέουν κατά την ημερομηνία λήξης της απαλλαγής βάσει του άρθρου 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ.

Στην περίπτωση που η Επιτροπή ανακαλεί και ακυρώνει την απαλλαγή της συμφωνίας συνεργασίας δυνάμει του άρθρου 83 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ επικαλούμενη το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3975/87 ή ισοδύναμη διάταξη οποιουδήποτε μεταγενέστερου κανονισμού ή τα μέρη θέτουν τέρμα στις κοινοποιηθείσες συμφωνίες συνεργασίας, οι εν λόγω δεσμεύσεις θεωρούνται χωρίς νομική ισχύ από την ημερομηνία της ανάκλησης, την ημερομηνία της απόφασης ακύρωσης ή την ημερομηνία τερματισμού της συμφωνίας. Στην περίπτωση αυτή τα μέρη έχουν το δικαίωμα να ζητήσουν την επιστροφή των χρονοθυρίδων που έχουν παραχωρηθεί σύμφωνα με τις εν λόγω δεσμεύσεις σε αεροπορική εταιρεία η οποία κατά τη στιγμή της ανάκλησης, της απόφασης ακύρωσης ή του τερματισμού της συμφωνίας εκτελούσε πτήσεις σε γραμμές Γερμανίας — Αυστρίας χρησιμοποιώντας αυτές τις χρονοθυρίδες. Τα μέρη έχουν επίσης το δικαίωμα να θέσουν άμεσα τέρμα σε όλες τις συμφωνίες σχετικά με θέσεις που θα μένουν ελεύθερες, τη διασύνδεση των αερογραμμών, το πρόγραμμα τακτικής πελατείας και τις συνδυασμένες μεταφορές που έχουν τεθεί σε ισχύ βάσει αυτών των δεσμεύσεων.

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 9ης Σεπτεμβρίου 2002

για τη θέσπιση των οικολογικών κριτηρίων απονομής του κοινοτικού οικολογικού σήματος στους ηλεκτρικούς λαμπτήρες και την τροποποίηση της απόφασης 1999/568/ΕΚ

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό E(2002) 3310]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2002/747/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας,

τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1980/2000 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουλίου 2000, περί αναθεωρημένου κοινοτικού συστήματος απονομής οικολογικού σήματος⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 6 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1980/2000, το κοινοτικό οικολογικό σήμα απονέμεται στα προϊόντα που διαθέτουν χαρακτηριστικά τα οποία τους επιτρέπουν να συμβάλουν ουσιαστικά στη βελτίωση κύριων περιβαλλοντικών πτυχών.
- (2) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1980/2000 προβλέπει τη θέσπιση ειδικών κριτηρίων απονομής του οικολογικού σήματος ανά κατηγορία προϊόντων.
- (3) Προβλέπει επίσης ότι η αναθεώρηση των κριτηρίων απονομής του οικολογικού σήματος, καθώς και των απαιτήσεων εκτίμησης και εξακρίβωσης που αφορούν τα κριτήρια, πρέπει να διενεργηθούν εγκαίρως και πάντως πριν την λήξη της περιόδου ισχύος των κριτηρίων που έχουν καθοριστεί για κάθε κατηγορία προϊόντων. Η εν λόγω αναθεώρηση πρέπει να καταλήγει σε πρόταση παράτασης, απόσυρσης ή αναθεώρησης.
- (4) Είναι σκόπιμο να αναθεωρηθούν τα οικολογικά κριτήρια που είχαν θεσπιστεί με την απόφαση 1999/568/ΕΚ της Επιτροπής, της 27ης Ιουλίου 1999, για τη θέσπιση των οικολογικών κριτηρίων απονομής του κοινοτικού οικολογικού σήματος στους ηλεκτρικούς λαμπτήρες⁽²⁾ προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις στην αγορά. Ταυτοχρόνως πρέπει να τροποποιηθεί η περίοδος ισχύος της εν λόγω απόφασης και ο ορισμός της κατηγορίας προϊόντων.
- (5) Πρέπει να εκδοθεί νέα απόφαση της Επιτροπής η οποία να θεσπίζει τα ειδικά για την συγκεκριμένη κατηγορία προϊόντων οικολογικά κριτήρια, τα οποία θα ισχύσουν για περίοδο τεσσάρων ετών.
- (6) Είναι σκόπιμο να ισχύσουν ταυτοχρόνως, για περιορισμένο χρονικό διάστημα όχι μεγαλύτερο των 12 μηνών, τόσο τα νέα κριτήρια που θεσπίζει η παρούσα απόφαση, όσο και τα κριτήρια που θεσπίσε η απόφαση 1999/568/ΕΚ, ούτως ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος στις εταιρείες στις οποίες απονεμήθηκε οικολογικό σήμα για τα προϊόντα τους ή οι οποίες υπέβαλαν αίτηση προς το σκοπό αυτό, πριν από την ημερομηνία εφαρμογής της παρούσας απόφασης, να προσαρμόσουν τα εν λόγω προϊόντα τους ούτως ώστε να πληρούν τα νέα κριτήρια.
- (7) Τα προβλεπόμενα στην παρούσα απόφαση μέτρα βασίζονται στα σχέδια κριτηρίων που έχει αναπτύξει η επιτροπή οικολογικής σήμανσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης το οποίο έχει

συσταθεί βάσει του άρθρου 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1980/2000.

- (8) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής που συγκροτήθηκε δυνάμει του άρθρου 17 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1980/2000,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Προκειμένου να απονεμηθεί το κοινοτικό οικολογικό σήμα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1980/2000, ένας ηλεκτρικός λαμπτήρας πρέπει να εμπίπτει στην κατηγορία προϊόντων «ηλεκτρικοί λαμπτήρες», όπως αυτή ορίζεται στο άρθρο 2, και να πληροί τα οικολογικά κριτήρια που καθορίζονται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

1. Η κατηγορία προϊόντων «ηλεκτρικοί λαμπτήρες» περιλαμβάνει:

«Ηλεκτρικοί λαμπτήρες απλής απολήξεως»: όλοι οι ηλεκτρικοί λαμπτήρες οι οποίοι παρέχουν φωτισμό γενικής χρήσης και είναι εφοδιασμένοι με έναν μόνο κάλυκα τύπου μπαγιονέτας ή κοχλία ή ακιδωτό. Οι ηλεκτρικοί λαμπτήρες πρέπει να μπορούν να συνδεθούν με το δημόσιο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας.

«Ηλεκτρικοί λαμπτήρες διπλής απολήξεως»: όλοι οι ηλεκτρικοί λαμπτήρες οι οποίοι παρέχουν φωτισμό γενικής χρήσης και φέρουν κάλυκες και στις δύο απολήξεις. Ο ορισμός αυτός καλύπτει, κυρίως, όλους τους σωληνωτούς λαμπτήρες φθορισμού. Οι ηλεκτρικοί λαμπτήρες πρέπει να μπορούν να συνδεθούν με το δημόσιο δίκτυο ηλεκτρικής ενέργειας.

2. Οι ακόλουθοι τύποι λαμπτήρων δεν περιλαμβάνονται στην κατηγορία προϊόντων: συμπαγείς λαμπτήρες φθορισμού με μαγνητικό στραγγαλιστικό πηνίο, λαμπτήρες προβολέων, λαμπτήρες ειδικού φωτισμού φωτογραφίσεων και λαμπτήρες για σολάριουμ.

Άρθρο 3

Για διοικητικούς σκοπούς, η κατηγορία προϊόντων «ηλεκτρικοί λαμπτήρες» χαρακτηρίζεται με τον κωδικό αριθμό «008».

Άρθρο 4

Το άρθρο 3 της απόφασης 1999/568/ΕΚ αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 3

Ο ορισμός της κατηγορίας προϊόντων και τα ειδικά οικολογικά κριτήρια για την κατηγορία προϊόντων ισχύουν μέχρι την 31η Αυγούστου 2003.»

⁽¹⁾ ΕΕ L 237 της 21.9.2000, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 216 της 14.8.1999, σ. 18.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση ισχύει από την 1η Σεπτεμβρίου 2002 έως τις 31 Αυγούστου 2005. Εάν στις 31 Αυγούστου 2005 δεν έχουν εγκριθεί αναθεωρημένα κριτήρια, η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται έως τις 31 Αυγούστου 2006.

Οι παραγωγοί προϊόντων τα οποία εμπίπτουν στην κατηγορία προϊόντων «ηλεκτρικοί λαμπτήρες» και στα οποία έχει ήδη απονεμηθεί το οικολογικό σήμα πριν την 1η Σεπτεμβρίου 2002, δύνανται να συνεχίσουν την χρήση του εν λόγω σήματος έως τις 31 Αυγούστου 2003.

Οι παραγωγοί προϊόντων που εμπίπτουν στην κατηγορία προϊόντων «ηλεκτρικοί λαμπτήρες» και οι οποίοι έχουν ήδη υποβάλει αίτηση για απονομή του οικολογικού σήματος πριν την 1η Σεπτεμβρίου 2002, δύνανται να το αποσπάσουν με τους όρους που θεσπίζει η

απόφαση 1999/568/ΕΚ. Σε αυτές τις περιπτώσεις το σήμα μπορεί να χρησιμοποιηθεί έως τις 31 Αυγούστου 2003.

Άρθρο 6

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 9 Σεπτεμβρίου 2002.

Για την Επιτροπή
Margot WALLSTRÖM
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΛΑΙΣΙΟ

Σκοποί των κριτηρίων

Τα εν λόγω κριτήρια έχουν ως σκοπό ειδικότερα να προαχθεί:

- ο περιορισμός της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και των δυνητικών κινδύνων που συνεπάγεται η χρήση ενέργειας (πλανητική αύξηση της θερμοκρασίας, οξίνιση, εξάντληση των μη ανανεώσιμων ενεργειακών πόρων) μέσω της μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας,
- ο περιορισμός της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και των δυνητικών κινδύνων που συνεπάγεται η χρήση πόρων, τόσο για την κατασκευή όσο και για την επεξεργασία/διάθεση των ηλεκτρικών λαμπτήρων μέσω της παράτασης της μέσης διάρκειας ζωής τους,
- ο περιορισμός της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και των δυνητικών κινδύνων που συνεπάγεται η χρήση υδραργύρου, μέσω της μείωσης των ολικών εκπομπών υδραργύρου κατά τη διάρκεια ζωής ενός ηλεκτρικού λαμπτήρα.

Τα κριτήρια είναι τέτοια ώστε να προάγεται η εφαρμογή της βέλτιστης πρακτικής (βέλτιστη περιβαλλοντική χρήση) και η περιβαλλοντική συνείδηση των καταναλωτών. Τα επίπεδα των κριτηρίων έχουν καθοριστεί έτσι ώστε να προωθούν τη σήμανση των ηλεκτρικών λαμπτήρων των οποίων η κατασκευή επιβαρύνει λιγότερο το περιβάλλον.

Απαιτήσεις όσον αφορά την εκτίμηση και την εξακρίβωση

Οι ειδικές απαιτήσεις όσον αφορά την εκτίμηση και την εξακρίβωση αναφέρονται σε κάθε κριτήριο. Όπου είναι δυνατόν, οι δοκιμές πρέπει να εκτελούνται από κατάλληλα διαπιστευμένα εργαστήρια ή εργαστήρια που πληρούν τις γενικές απαιτήσεις που προβλέπονται στο πρότυπο EN ISO 17025 και είναι ικανά να εκτελέσουν τις σχετικές δοκιμές.

Όταν ο αιτών καλείται να παράσχει βεβαιώσεις, τεκμηρίωση, αναλύσεις, πρακτικά δοκιμών, ή άλλα τεκμήρια στον αρμόδιο οργανισμό που κρίνει την αίτηση, από τα οποία να προκύπτει η συμμόρφωση προς τα κριτήρια, εξυπακούεται ότι αυτά επιτρέπεται να προέρχονται από τον αιτούντα ή/και τους προμηθευτές του ή/και τους προμηθευτές τους, κ.λπ., κατά περίπτωση. Ο αρμόδιος οργανισμός που κρίνει την αίτηση δύναται να εκτελέσει ανεξάρτητες επαληθεύσεις.

Συνιστάται στους αρμόδιους οργανισμούς να λαμβάνουν υπόψη την εφαρμογή αναγνωρισμένων συστημάτων περιβαλλοντικής διαχείρισης, όπως το EMAS (Community eco-management and audit scheme — κοινοτικό σύστημα οικολογικής διαχείρισης και ελέγχου) ή το ISO14001, κατά την αξιολόγηση των αιτήσεων και την παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τα κριτήρια (Σημείωση: δεν απαιτείται η εφαρμογή των εν λόγω συστημάτων διαχείρισης).

ΚΡΙΤΗΡΙΑ

1. Ενεργειακή απόδοση, μέση διάρκεια ζωής, διατήρηση της φωτεινής ροής και περιεκτικότητα σε υδράργυρο

Οι ηλεκτρικοί λαμπτήρες απλής απολήξεως πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

	Απλής απολήξεως με ενσωματωμένο στραγγαλιστικό πηνίο (συμπαγείς λαμπτήρες φθορισμού)	Απλής απολήξεως χωρίς ενσωματωμένο στραγγαλιστικό πηνίο (λαμπτήρες με ακίδα)
Ενεργειακή απόδοση	Τάξη A	Τάξη A ή B
Μέση διάρκεια ζωής	άνω των 10 000 ωρών	άνω των 10 000 ωρών
Διατήρηση της φωτεινής ροής	άνω του 70 % στις 10 000 ώρες	άνω του 80 % στις 9 000 ώρες
Μέση περιεκτικότητα σε υδράργυρο	μέγιστο 4,0 mg	μέγιστο 4,0 mg

Οι ηλεκτρικοί λαμπτήρες διπλής απολήξεως πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες απαιτήσεις:

	Διπλής απολήξεως, κανονική διάρκεια ζωής	Διπλής απολήξεως, μακρά διάρκεια ζωής
Ενεργειακή απόδοση	Τάξη A	Τάξη A
Μέση διάρκεια ζωής	άνω των 12 500 ωρών	άνω των 20 000 ωρών
Διατήρηση της φωτεινής ροής	άνω του 90 % στις 12 500 ώρες	άνω του 90 % στις 20 000 ώρες
Μέση περιεκτικότητα σε υδράργυρο	μέγιστο 5,0 mg	μέγιστο 8,0 mg

Σημείωση: Η ενεργειακή απόδοση καθορίζεται σύμφωνα με το παράρτημα IV της οδηγίας 98/11/EK της Επιτροπής, της 27ης Ιανουαρίου 1998, για την εφαρμογή της οδηγίας 92/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου όσον αφορά την ένδειξη κατανάλωσης ενέργειας των οικιακών λαμπτήρων⁽¹⁾.

Αξιολόγηση και εξακρίβωση: Ο αιτών υποβάλλει πρακτικό δοκιμών στο οποίο δηλώνεται ότι η ενεργειακή απόδοση, η μέση διάρκεια ζωής και η διατήρηση φωτεινής ροής του ηλεκτρικού λαμπτήρα έχουν καθοριστεί χρησιμοποιώντας τις διαδικασίες δοκιμής που αναφέρονται στο EN 50285. Στο πρακτικό αναφέρεται η ενεργειακή απόδοση, η διάρκεια ζωής και η διατήρηση της φωτεινής ροής του ηλεκτρικού λαμπτήρα. Εάν η κατάλληλη δοκιμή της διάρκειας ζωής δεν έχει ολοκληρωθεί, γίνεται δεκτή η πρακτική διάρκεια ζωής που δηλώνεται στη συσκευασία, μέχρι να ληφθεί το αποτέλεσμα της δοκιμής. Ωστόσο, το αποτέλεσμα της δοκιμής πρέπει να δοθεί εντός 12 μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης για το οικολογικό σήμα.

Ο αιτών υποβάλλει πρακτικό δοκιμών, στο οποίο δηλώνει ότι η περιεκτικότητα σε υδράργυρο μετρήθηκε χρησιμοποιώντας την προαναφερόμενη μέθοδο. Στο πρακτικό πρέπει να δηλώνεται η μέση περιεκτικότητα σε υδράργυρο η οποία υπολογίζεται με ανάλυση δέκα λαμπτήρων, απαλοιφή της υψηλότερης και της χαμηλότερης τιμής και υπολογισμό του αριθμητικού μέσου όρου των υπολοίπων οκτώ τιμών.

Η μέθοδος δοκιμής για την περιεκτικότητα σε υδράργυρο έχει ως εξής: πρώτα αποσυνδέεται το τόξο από το πλαστικό περιβλήμα του και τα συνδεδεμένα ηλεκτρονικά στοιχεία. Τα συνδεδεμένα ηλεκτρόδια κόβονται σε ένα σημείο όσο το δυνατόν πλησιέστερα προς το γυάλινο δοχείο. Το τόξο τεμαχίζεται κάτω από απαγωγό και τα τεμάχια τοποθετούνται σε παχύτοιχη πλαστική φιάλη κατάλληλου μεγέθους με βιδωτό πώμα, στην οποία προστίθενται ένα σφαιρίδιο από πορσελάνη διαμέτρου 1 ίντσας και 25 ml πυκνού νιτρικού οξέος (70 %) μεγάλης καθαρότητας. Η φιάλη πωματίζεται και ανακινείται για λίγα λεπτά, ώστε το τόξο να μετατραπεί σε λεπτά σωματίδια, ενώ κατά διαστήματα χαλαρώνεται το πώμα για να αποφευχθεί κάθε ενδεχόμενο υπερπίεσης. Το περιεχόμενο της φιάλης αφήνεται να αντιδράσει για 30 λεπτά υπό ανάδευση κατά διαστήματα. Εν συνεχεία, το περιεχόμενο της φιάλης διηθείται με χάρτινο ηθμό ανθεκτικό στα οξέα και το διήθημα συλλέγεται σε ογκομετρική φιάλη των 100 ml. Προστίθεται κατόπιν στη φιάλη κατάλληλη ποσότητα διχρωμικού καλίου, ώστε η τελική συγκέντρωση του διαλύματος σε χρώμιο να είναι 1 000 ppm, και συμπληρώνεται ο όγκος της φιάλης μέχρι τη χαραγή με καθαρό νερό. Παρασκευάζονται αντίστοιχα πρότυπα διαλύματα που να καλύπτουν την κλίμακα συγκεντρώσεων έως 200 ppm υδραργύρου. Τα διαλύματα υποβάλλονται σε ανάλυση με φασματομετρία ατομικής απορρόφησης με ιονισμό φλόγας με μήκος κύματος 253.7 nm με διόρθωση της ακτινοβολίας υποβάθρου. Από τα αποτελέσματα που προκύπτουν και με γνωστό τον όγκο του διαλύματος, υπολογίζεται η αρχική περιεκτικότητα του ηλεκτρικού λαμπτήρα σε υδράργυρο. Ο αρμόδιος φορέας δύναται να εγκρίνει προσαρμογές των λεπτομερειών της μεθόδου δοκιμής, εάν αυτές είναι απαραίτητες για τεχνικούς λόγους. Οι εν λόγω προσαρμογές εφαρμόζονται με συνοχή.

2. Κύκλοι έναρξης/παύσης λειτουργίας

Για συμπαγείς λαμπτήρες φθορισμού (CFLs), οι κύκλοι έναρξης/παύσης λειτουργίας πρέπει να υπερβαίνουν τους 20 000.

Αξιολόγηση και εξακρίβωση: Ο αιτών υποβάλλει πρακτικό δοκιμών στο οποίο δηλώνεται ότι ο αριθμός των κύκλων έναρξης/παύσης λειτουργίας για ένα συμπαγή λαμπτήρα φθορισμού έχει προσδιοριστεί με τη δοκιμασία του κύκλου μικρής διάρκειας (0,5 λεπτό σε λειτουργία, 4,5 λεπτά εκτός λειτουργίας) και οι διαδικασίες δοκιμής για τη μέση διάρκεια ζωής αναφέρονται στο EN 50285. Το πρακτικό πρέπει να δηλώνει τον αριθμό κύκλων έναρξης/παύσης λειτουργίας που επιτεύχθηκε όταν 50 % των συμπαγών λαμπτήρων φθορισμού που ελέγχθηκαν πληρούν τις απαιτήσεις για τη μέση διάρκεια ζωής του λαμπτήρα που προβλέπονται στο EN 50285.

3. Δείκτης απόδοσης χρωμάτων

Ο δείκτης απόδοσης χρωμάτων (Ra) του λαμπτήρα πρέπει να είναι μεγαλύτερος του 80.

Αξιολόγηση και εξακρίβωση: Ο αιτών υποβάλλει πρακτικό δοκιμών στο οποίο δηλώνεται ότι ο δείκτης απόδοσης χρωμάτων του λαμπτήρα έχει προσδιοριστεί χρησιμοποιώντας τη διαδικασία δοκιμής που αναφέρεται στο πρότυπο CIE/δημοσίευση 29/2. Το πρακτικό πρέπει να αναφέρει το δείκτη απόδοσης χρωμάτων του ηλεκτρικού λαμπτήρα.

4. Επιβραδυντικά φλόγας

α) Τα πλαστικά μέρη βάρους μεγαλύτερου από 5 g δεν πρέπει να περιέχουν τα ακόλουθα επιβραδυντικά φλόγας:

Όνομασία	CAS αριθ.
Δεκαβρωμοδιφαινύλιο	13654-09-6
Μονοβρωμοδιφαινυλαιθέρας	101-55-3
Διβρωμοδιφαινυλαιθέρας	2050-47-7
Τριβρωμοδιφαινυλαιθέρας	49690-94-0
Τετραβρωμοδιφαινυλαιθέρας	40088-47-9
Πενταβρωμοδιφαινυλαιθέρας	32534-81-9

⁽¹⁾ EE L 71 της 10.3.1998, σ. 1.

Όνομασία	CAS αριθ.
Εξαβρωμοδιφαινυλαιθέρας	36483-60-0
Επταβρωμοδιφαινυλαιθέρας	68928-80-3
Οκταβρωμοδιφαινυλαιθέρας	32536-52-0
Εννεαβρωμοδιφαινυλαιθέρας	63936-56-1
Δεκαβρωμοδιφαινυλαιθέρας	1163-19-5
Χλωροπαράφινες με αλυσίδα μήκους 10-13 ατόμων C και περιεκτικότητα σε χλώριο > 50 % κατά βάρος.	85535-84-8

β) Τα πλαστικά μέρη βάρους μεγαλύτερου από 5 g δεν πρέπει να περιέχουν τις ακόλουθες ουσίες ή παρασκευάσματα που είναι επιβραδυντικά φλόγας και στα οποία αποδίδεται, κατά την στιγμή της αίτησης, κάποια από τις ακόλουθες φράσεις που υποδηλώνουν κίνδυνο (ή συνδυασμός αυτών):

R45 (μπορεί να προκαλέσει καρκίνο)

R46 (μπορεί να προκαλέσει κληρονομικές γενετικές βλάβες)

R50 (πολύ τοξικό για τους υδρόβιους οργανισμούς)

R51 (τοξικό για τους υδρόβιους οργανισμούς)

R52 (επιβλαβές για τους υδρόβιους οργανισμούς)

R53 (μπορεί να προκαλέσει μακροχρόνιες δυσμενείς επιπτώσεις στο υδάτινο περιβάλλον)

R60 (μπορεί να εξασθενίσει τη γονιμότητα)

R61 (μπορεί να βλάψει το έμβρυο κατά τη διάρκεια της κύησης)

όπως καθορίζονται στην οδηγία 67/548/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 27ης Ιουνίου 1967, περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν στην ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικινδύνων ουσιών⁽¹⁾, και στις μετέπειτα τροποποιήσεις της.

Αξιολόγηση και εξακρίβωση: ο αιτών δηλώνει τη συμμόρφωση του προϊόντος με αυτές τις απαιτήσεις.

5. Συσκευασία

Δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται πολυστρωματικά (επικολητά) υλικά ούτε σύνθετα πλαστικά υλικά.

Για τους λαμπτήρες απλής απολήξεως, όλες οι συσκευασίες από χαρτόνι πρέπει να περιέχουν ανακυκλωμένα υλικά σε αναλογία τουλάχιστον 65 % (κατά βάρος).

Για τους λαμπτήρες διπλής απολήξεως, όλες οι συσκευασίες από χαρτόνι πρέπει να περιέχουν ανακυκλωμένα υλικά σε αναλογία τουλάχιστον 80 % (κατά βάρος).

Αξιολόγηση και εξακρίβωση: ο αιτών δηλώνει τη συμμόρφωση του προϊόντος με αυτές τις απαιτήσεις.

6. Οδηγίες χρήσεως

Το προϊόν πωλείται συνοδευόμενο με οδηγίες χρήσεως, όπου μεταξύ άλλων παρέχονται υποδείξεις σχετικά με την ορθή οικολογική χρήση αυτού, και πιο συγκεκριμένα:

α) στη συσκευασία αναγράφονται πληροφορίες (με τη βοήθεια σχηματικής εικόνας ή με άλλο τρόπο) που εφιστούν την προσοχή στις κατάλληλες συνθήκες τελικής διάθεσης, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών κανονιστικών απαιτήσεων·

β) για λαμπτήρες απλής απολήξεως: λαμπτήρες που δεν λειτουργούν με ροοστατικό διακόπτη πρέπει να φέρουν σχετική ετικέτα, και το σχετικό μέγεθος και σχήμα του λαμπτήρα σε σύγκριση με συμβατικό λαμπτήρα πυρακτώσεως πρέπει να αναφέρεται στη συσκευασία·

γ) για λαμπτήρες διπλής απολήξεως: οι πληροφορίες στη συσκευασία πρέπει να αναφέρουν ότι οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του λαμπτήρα βελτιώνονται όταν χρησιμοποιείται με υψηλής συχνότητας ηλεκτρονικό σύστημα ελέγχου·

δ) στη συσκευασία αναγράφεται ότι περισσότερες πληροφορίες μπορούν να αναζητηθούν στην ιστοθέρση του οικολογικού σήματος της ΕΕ: <http://europa.eu.int/ecolabel>

Αξιολόγηση και εξακρίβωση: ο αιτών δηλώνει τη συμμόρφωση του προϊόντος με αυτές τις απαιτήσεις και καταθέτει αντίγραφο των οδηγιών χρήσης στον αρμόδιο φορέα που αξιολογεί την αίτηση.

7. Πληροφορίες που αναγράφονται στο οικολογικό σήμα

Το τετραγωνίδιο 2 του οικολογικού σήματος περιέχει το εξής κείμενο:

«Υψηλή ενεργειακή απόδοση
Μακρά διάρκεια ζωής»

⁽¹⁾ ΕΕ 196 της 16.8.1967, σ. 1.

Εάν ο ηλεκτρικός λαμπτήρας δεν περιέχει υδράργυρο, το τετραγωνίδιο 2 του οικολογικού σήματος μπορεί να δηλώνει ότι ο ηλεκτρικός λαμπτήρας δεν περιέχει υδράργυρο.

Αξιολόγηση και εξακρίβωση: ο αιτών δηλώνει τη συμμόρφωση του προϊόντος με αυτές τις απαιτήσεις και καταθέτει αντίγραφο του οικολογικού σήματος όπως εμφανίζεται στη συσκευασία ή/και στο προϊόν στον αρμόδιο οργανισμό που αξιολογεί την πρόταση.
