

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

Ανακοίνωση αριθ.	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο	
	Συμβούλιο	
	Επιτροπή	
2002/C 77/01	Διοργανική Συμφωνία, της 28ης Νοεμβρίου 2001, για μια πλέον συστηματοποιημένη χρήση της τεχνικής της αναδιτύπωσης των νομικών πράξεων	1
	Επιτροπή	
2002/C 77/02	Ισοτιμίες του ευρώ	4
2002/C 77/03	Ερμηνευτική ανακοίνωση της Επιτροπής για την κοινοτική άδεια οδήγησης	5
2002/C 77/04	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση ⁽¹⁾	25
2002/C 77/05	Κρατική ενίσχυση — Ηνωμένο Βασίλειο — Ενίσχυση C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ⁽¹⁾	28
2002/C 77/06	Κοινοτικές αποφάσεις όσον αφορά τις άδειες κυκλοφορίας των φαρμάκων από 15 Φεβρουαρίου 2002 μέχρι 15 Μαρτίου 2002 [Δημοσίευση δυνάμει του άρθρου 12 ή του άρθρου 34 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2309/93 του Συμβουλίου]	32
2002/C 77/07	Γενική συνοπτική έκθεση για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν σε κοινοτικό επίπεδο από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας 95/53/ΕΚ του Συμβουλίου	37
2002/C 77/08	Παράταση της ηλεκτρονικής έκδοσης αδειών για την εισαγωγή κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και ειδών ένδυσης	38
2002/C 77/09	Ανακοίνωση για έναρξη διαδικασίας έρευνας για μέτρα διασφάλισης όσον αφορά τις εισαγωγές ορισμένων προϊόντων χάλυβα	39

2002/C 77/10	Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmoser/JV) — Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία ⁽¹⁾	42
2002/C 77/11	Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾	43
2002/C 77/12	Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽¹⁾	44

II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.

III Πληροφορίες

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο

2002/C 77/13	Συνοπτικά πρακτικά της συνεδρίασης της 19-20 Σεπτεμβρίου 2001 που δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων C 77 E	45
--------------	---	----

Επιτροπή

2002/C 77/14	Εφεδρικός πίνακας επιτυχόντων — Γενικός διαγωνισμός COM/A/5/01 — Κυρίων διοικητικών υπάλληλων (A 5/A 4) — Στον τομέα του εσωτερικού ελέγχου	46
2002/C 77/15	Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών που προκηρύσσει η Γαλλία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Rennes (Saint-Jacques) και Bâle-Mulhouse ⁽¹⁾	47
2002/C 77/16	Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Πρόσκληση υποβολής προσφορών που προκηρύσσει η Γαλλία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Reims-Champagne και Lyon-Saint-Exupéry ⁽¹⁾	48

Ανακοίνωση (βλέπε σελίδα 3 του εξωφύλλου)

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Στις 3 Απριλίου 2002 θα δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 79 A ο «Κοινός κατάλογος των ποικιλιών των ειδών των γεωργικών φυτών — Δέκατο τρίτο συμπλήρωμα στην εικοστή πρώτη πλήρη έκδοση».

Αυτή η Επίσημη Εφημερίδα διατίθεται δωρεάν στους συνδρομητές της Επίσημης Εφημερίδας σε τόσα αντίτυπα όσο και ο αριθμός των γλωσσικών εκδόσεων που περιλαμβάνει(-ουν) η (οι) συνδρομητή(-ές) τους. Οι συνδρομητές παρακαλούνται να επιστρέψουν το παρακάτω δελτίο παραγγελίας, κατάλληλα συμπληρωμένο, αναφέροντας τον αριθμό τους «μητρώο συνδρομητή» (ο κωδικός αυτός εμφανίζεται στα αριστερά κάθε ετικέτας και αρχίζει ως εξής: O/.). Η παροχή δωρεάν αντιτύπων και η διαθεσιμότητά τους εξασφαλίζονται επί ένα έτος από την ημερομηνία της δημοσίευσης της συγκεκριμένης Επίσημης Εφημερίδας.

Οι ενδιαφερόμενοι μη συνδρομητές μπορούν να παραγγείλουν αυτή την Επίσημη Εφημερίδα έναντι καταβολής του αντιτίμου της στο γραφείο πωλήσεων που είναι αρμόδιο για τη χώρα τους ή στην Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Υπηρεσία Πωλήσεων, L-2985 Λουξεμβούργο, που θα διαβιβάσει την εντολή στο εν λόγω γραφείο πωλήσεων.

ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Υπηρεσία Πωλήσεων
2, rue Mercier
L-2985 Λουξεμβούργο

☐ **Είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο αριθμός του μητρώου μου είναι: O/.

☐ Σας παρακαλώ να μου στείλετε το (τα) δωρεάν . . . αντίτυπο(-α) της **Επίσημης Εφημερίδας C 79 A/2002** που δικαιούμαι ως συνδρομητής.

☐ **Παραγγέλλω** επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες):

☐ **Δεν είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και παραγγέλλω επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες):

Όνομα:

Διεύθυνση:

.....

Ημερομηνία: Υπογραφή:

I

(Ανακοινώσεις)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΔΙΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ**της 28ης Νοεμβρίου 2001****για μια πλέον συστηματοποιημένη χρήση της τεχνικής της αναδιατύπωσης των νομικών πράξεων**

(2002/C 77/01)

ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, που συνήλθε στο Εδιμβούργο το Δεκέμβριο του 1992, τόνισε ότι είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την Κοινότητα να καταστεί η κοινοτική νομοθεσία περισσότερο προσιτή και κατανοητή.
- (2) Κατόπιν των κατευθυντήριων γραμμών που χάραξε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή συνήψαν, στις 20 Δεκεμβρίου 1994, διοργανική συμφωνία που αφορά την ταχεία μέθοδο εργασίας για την επίσημη κωδικοποίηση νομοθετικών κειμένων⁽¹⁾, η οποία θα βελτιώσει αισθητά την κατανόηση των νομικών πράξεων που υπέστησαν πολλές τροποποιήσεις.
- (3) Η πείρα, παρά ταύτα, έχει καταδείξει ότι παρά την εφαρμογή της ταχείας μεθόδου, η υποβολή από την Επιτροπή προτάσεων επίσημης κωδικοποίησης και η έκδοση από το νομοδότη πράξεων επίσημης κωδικοποίησης καθυστερούν συχνά, ιδίως διότι εν τω μεταξύ θεσπίζονται νέες τροποποιήσεις της εν λόγω πράξης, οι οποίες συνεπάγονται επανάληψη των εργασιών κωδικοποίησης.
- (4) Είναι λοιπόν σκόπιμο, ιδίως για τις νομικές πράξεις που τροποποιούνται συχνά, να χρησιμοποιείται μια νομοθετική τεχνική που θα επιτρέπει να πραγματοποιούνται στο ίδιο κείμενο η τροποποίηση και η κωδικοποίηση.
- (5) Όταν χρειάζεται ουσιαστική τροποποίηση μιας προϋπάρχουσας νομικής πράξης, η τεχνική της αναδιατύπωσης καθιστά δυνατόν το να εκδίδεται ένα μόνο νομοθέτημα που ταυτόχρονα, επιφέρει την επιθυμητή τροποποίηση, την κωδικοποιεί με τις διατάξεις της προϋπάρχουσας πράξης που παραμένουν ως έχουν και καταργεί την εν λόγω προϋπάρχουσα πράξη.
- (6) Η τεχνική της αναδιατύπωσης λοιπόν, ακριβώς διότι αποφεύγει τον πολλαπλασιασμό των χωριστών τροποποιητικών πράξεων, που συχνά καθιστούν τους κανόνες δυσνόητους, αποτελεί κατάλληλο μέσο για να εξασφαλίσει, κατά τρόπο διαρκή και γενικό, εύληπτο χαρακτήρα στην κοινοτική νομοθεσία.
- (7) Η συστηματοποιημένη χρήση της τεχνικής της αναδιατύπωσης των νομικών πράξεων εντάσσεται μεταξύ των δράσεων, τις οποίες αναπτύσσουν τα όργανα για να καταστήσουν την κοινοτική νομοθεσία περισσότερο προσιτή, όπως την προσφυγή στην ταχεία μέθοδο εργασίας για την επίσημη κωδικοποίηση και τη χάραξη κοινών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με την ποιότητα της διατύπωσης της κοινοτικής νομοθεσίας μέσω της διοργανικής συμφωνίας της 22ας Δεκεμβρίου 1998⁽²⁾.
- (8) Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο κατά τη σύνοδό του στο Ελσίνκι, το Δεκέμβριο του 1999, εξέφρασε την επιθυμία να συναφθεί το συντομότερο δυνατό από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, και την Επιτροπή διοργανική συμφωνία για τη χρησιμοποίηση της τεχνικής της αναδιατύπωσης,

ΣΥΜΦΩΝΟΥΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

1. Σκοπός της παρούσας συμφωνίας είναι η καθιέρωση μεθόδου που, κατ' εφαρμογήν της συνήθους νομοθετικής διαδικασίας της Κοινότητας, θα επιτρέψει την πλέον συστηματοποιημένη χρήση της τεχνικής της αναδιατύπωσης των νομικών πράξεων.

⁽¹⁾ ΕΕ C 102 της 4.4.1996, σ. 2.

⁽²⁾ ΕΕ C 73 της 17.3.1999, σ. 1.

2. Η αναδιατύπωση συνίσταται στην έκδοση νέας νομικής πράξης που ενσωματώνει σε ενιαίο κείμενο τόσο τις τροποποιήσεις ουσίας που επιφέρει σε μια προϋπάρχουσα πράξη όσο και τις διατάξεις της τελευταίας που παραμένουν αμετάβλητες. Η νέα νομική πράξη αντικαθιστά και καταργεί την προϋπάρχουσα.

3. Αντικείμενο της υποβαλλόμενης από την Επιτροπή πρότασης αναδιατύπωσης είναι οι τροποποιήσεις ουσίας που επιφέρει επί της προϋπάρχουσας πράξης. Η πρόταση αυτή περιλαμβάνει επικουρικά την κωδικοποίηση των αμετάβλητων διατάξεων της προϋπάρχουσας πράξης, μαζί με τις προαναφερθείσες τροποποιήσεις ουσίας.

4. Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, νοούνται ως:

— «προϋπάρχουσα πράξη»: μια ισχύουσα νομική πράξη, όπως, ενδεχομένως, έχει τροποποιηθεί από μία ή περισσότερες τροποποιητικές πράξεις,

— «τροποποίηση ουσίας»: κάθε τροποποίηση που άπτεται της ουσίας της προϋπάρχουσας πράξης σε αντίθεση με τις καθαρώς τυπικές ή συντακτικές προσαρμογές,

— «αμετάβλητη διάταξη»: κάθε διάταξη της προϋπάρχουσας πράξης, η οποία και αν ακόμη υφίσταται καθαρώς τυπικές ή συντακτικές προσαρμογές, δεν τροποποιείται επί της ουσίας.

Μια νέα νομική η οποία, εξαιρουμένων των τυποποιημένων διατάξεων ή εκφράσεων, τροποποιεί ως προς την ουσία όλες τις διατάξεις της προϋπάρχουσας πράξης, την οποία αντικαθιστά και καταργεί, δεν αποτελεί αναδιατύπωση.

5. Η συνήθης νομοθετική διαδικασία της Κοινότητας τηρείται καθ' ολοκληρίαν.

6. Η πρόταση αναδιατύπωσης ανταποκρίνεται στα ακόλουθα κριτήρια.

α) Η αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει την πρόταση:

i) αναφέρει ρητώς ότι πρόκειται για πρόταση αναδιατύπωσης και επεξηγεί τους λόγους της επιλογής αυτής της μεθόδου,

ii) αιτιολογεί όλες τις προτεινόμενες τροποποιήσεις ουσίας,

iii) αναφέρει επακριβώς τις διατάξεις της προϋπάρχουσας πράξης που παραμένουν αμετάβλητες.

β) Ο τρόπος υλικής παρουσίασης του προτεινόμενου νομοθετήματος:

i) επιτρέπει να αναγνωρίζονται σαφώς οι τροποποιήσεις ουσίας και οι νέες αιτιολογικές σκέψεις, σε σχέση με τις αμετάβλητες διατάξεις και αιτιολογικές σκέψεις,

ii) είναι, όσον αφορά τις αμετάβλητες διατάξεις και αιτιολογικές σκέψεις, όμοιος με τον ακολουθούμενο για τις προτάσεις επίσημης κωδικοποίησης των νομοθετικών πράξεων.

7. Για να εξασφαλίζεται η σαφήνεια και η ασφάλεια δικαίου, οι πράξεις αναδιατύπωσης τηρούν ιδίως ⁽¹⁾ τους ακόλουθους νομοτεχνικούς κανόνες:

α) η πρώτη αιτιολογική σκέψη αναφέρει ότι η νέα νομική πράξη αποτελεί αναδιατύπωση της προϋπάρχουσας,

β) το άρθρο που καταργεί την προϋπάρχουσα πράξη ορίζει ορίζει ότι οι παραπομπές σε αυτήν νοούνται ως παραπέμπουσες στην πράξη αναδιατύπωσης και ότι διαβάζονται σύμφωνα με τον πίνακα αντιστοιχίας που προσαρτάται στην πράξη αναδιατύπωσης,

γ) επιπλέον, στην πράξη αναδιατύπωσης μιας οδηγίας:

i) το καταργούν άρθρο ορίζει ότι οι υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά την προθεσμία μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο ⁽²⁾ και, κατά περίπτωση, την προθεσμία εφαρμογής, τις οποίες προβλέπει η καταργούμενη από την πράξη αναδιατύπωσης οδηγία, δεν θίγονται από την κατάργησή της,

ii) οι αναφερόμενες στο σημείο i) προθεσμίες παρατίθενται σε παράρτημα, υπό μορφή πίνακα,

iii) το άρθρο περί υποχρέωσης μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο ⁽³⁾ μιας οδηγίας που προκύπτει από αναδιατύπωση, αφορά μόνον τις διατάξεις που τροποποιήθηκαν κατ' ουσίαν, και που ορίζονται επακριβώς. Η εν λόγω μεταφορά των διατάξεων οι οποίες, στην οδηγία που προκύπτει από αναδιατύπωση, παραμένουν ως είχαν γίνεται δυνάμει των προϋπαρχουσών οδηγιών.

⁽¹⁾ Βλέπε, ιδιαίτερα, τη διοργανική συμφωνία, της 22ας Δεκεμβρίου 1998, για τις κοινές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την ποιότητα διατύπωσης της κοινοτικής νομοθεσίας (ΕΕ C 73 της 17.3.1999, σ. 1).

⁽²⁾ Δηλαδή, η προθεσμία για την έναρξη της ισχύος των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας.

⁽³⁾ Δηλαδή, η υποχρέωση θέσης σε ισχύ των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που απαιτούνται για τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της οδηγίας.

8. Αν κριθεί αναγκαίο, κατά τη νομοθετική διαδικασία, να εισαχθούν στην πράξη αναδιατύπωσης τροποποιήσεις ουσίας για τις διατάξεις οι οποίες, στην πρόταση της Επιτροπής, δεν είχαν μεταβληθεί, οι τροποποιήσεις αυτές επιφέρονται στην προαναφερόμενη πράξη σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπει η συνθήκη ανάλογα με την εφαρμοστέα νομική βάση.

9. Η πρόταση αναδιατύπωσης εξετάζεται από συμβουλευτική ομάδα που απαρτίζεται από τις νομικές υπηρεσίες του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής. Η συμβουλευτική αυτή ομάδα διατυπώνει το συντομότερο γνώμη προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και την Επιτροπή, ως προς το ότι η πρόταση δεν περιέχει τροποποιήσεις ουσίας, πέραν εκείνων που είχαν επισημανθεί ως τροποποιήσεις ουσίας.

10. Η παρούσα συμφωνία αρχίζει να ισχύει την επόμενη ημέρα της δημοσίευσής της στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Εφαρμόζεται σε κάθε πρόταση αναδιατύπωσης που υποβάλλεται από τη στιγμή της έναρξης ισχύος της.

Τρία έτη μετά την έναρξη ισχύος της, πραγματοποιείται αξιολόγηση της εφαρμογής της παρούσας συμφωνίας. Για το σκοπό αυτό, οι Νομικές Υπηρεσίες των οργάνων που υπογράφουν τη συμφωνία υποβάλλουν έκθεση αξιολόγησης και προτείνουν, εάν χρειάζεται, τις απαιτούμενες προσαρμογές.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις είκοσι οκτώ Νοεμβρίου δύο χιλιάδες ένα.

Για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο
Η Πρόεδρος



Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος



Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος



ΔΗΛΩΣΕΙΣ

Κοινή δήλωση ως προς το σημείο 2

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή διαπιστώνουν ότι η αναδιατύπωση μπορεί να είναι «κάθετη» (η νέα νομική πράξη αντικαθιστά μια μόνον προϋπάρχουσα πράξη) ή «οριζόντια» (η νέα νομική πράξη αντικαθιστά πλείονες προϋπάρχουσες παράλληλες νομικές πράξεις που ρυθμίζουν το ίδιο θέμα).

Κοινή δήλωση ως προς το σημείο 4

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή συμφωνούν ότι όταν μια μεμονωμένη τροποποίηση εντός μιας διάταξης τροποποιεί πράγματι την ουσία της διάταξης, η τελευταία λογίζεται ως πλήρως τροποποιημένη.

Κοινή δήλωση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ως προς το σημείο 6 στοιχείο β)

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σημειώνουν ότι η Επιτροπή προβλέπει στο έγγραφο «COM» που υποβάλλει ότι οι τροποποιήσεις ουσίας και οιαδήποτε νέα αιτιολογική σκέψη θα επισημαίνονται με χαρακτηρισ σε γκριζό φόντο.

Κοινή δήλωση ως προς το σημείο 9

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και η Επιτροπή σημειώνουν ότι προκειμένου να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, είναι σκόπιμο, ειδικότερα, οι νομικές τους υπηρεσίες να διαθέτουν τη δέουσα στελέχωση ώστε ο αριθμός των αντιπροσώπων τους στην συμβουλευτική ομάδα να επιτρέπει την ταχεία εξέταση των προτάσεων αναδιατύπωσης που παρουσιάζει η Επιτροπή προκειμένου να διαβιβάζεται το ταχύτερο δυνατό γνώμη προς τα θεσμικά όργανα.

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾

27 Μαρτίου 2002

(2002/C 77/02)

1 ευρώ	=	7,4332	κορόνες Δανίας
	=	9,0221	κορόνες Σουηδίας
	=	0,6139	λίρες Αγγλίας
	=	0,8746	δολάρια ΗΠΑ
	=	1,3897	δολάρια Καναδά
	=	115,92	γιεν
	=	1,4656	φράγκα Ελβετίας
	=	7,711	κορόνες Νορβηγίας
	=	87,37	κορόνες Ισλανδίας ⁽²⁾
	=	1,6569	δολάρια Αυστραλίας
	=	2,0068	δολάρια Νέας Ζηλανδίας
	=	10,0579	ραντ Νοτίου Αφρικής ⁽²⁾

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

⁽²⁾ Πηγή: Επιτροπή.

ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΑΔΕΙΑ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

(2002/C 77/03)

Η παρούσα ερμηνευτική ανακοίνωση αποβλέπει στην παροχή γενικών πληροφοριών σχετικά με το στάδιο στο οποίο βρίσκεται σήμερα η κοινοτική νομοθεσία για την άδεια οδήγησης. Οι πληροφορίες αυτές είναι χρήσιμες τόσο στις διοικητικές αρχές όσο και στους πολίτες για να αξιολογούν το πεδίο εφαρμογής, των αποτελεσμάτων και των συνεπειών του νομικού συστήματος κοινοτικών κανόνων που ισχύουν σήμερα για τη χορήγηση άδειας οδήγησης.

Στο μέρος I δίνονται γενικές πληροφορίες για το στάδιο στο οποίο βρίσκεται σήμερα η κοινοτική νομοθεσία για την άδεια οδήγησης, καθώς και περιγραφή του νομικού πλαισίου και συγκριτική εξέταση των θεμάτων σχετικά με την άδεια οδήγησης τα οποία δεν έχουν εναρμονισθεί μέχρι σήμερα.

Στο μέρος II του παρόντος εγγράφου δίνονται νομικές κατευθύνσεις για την ερμηνεία του υπάρχοντος κοινοτικού πλαισίου. Οι εν λόγω κατευθύνσεις θα βοηθήσουν στην συνεπή εφαρμογή των κανόνων που διέπουν τη χορήγηση άδειας οδήγησης σε όλη την Κοινότητα.

Ορισμοί

Στην παρούσα ανακοίνωση νοείται ως:

«ΕΚ» (σε συνδυασμό με τον αριθμό ενός άρθρου), η συνθήκη ίδρυσης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τη συνθήκη του Άμστερνταμ·

«ΕΟΧ», ο Ευρωπαϊκός Οικονομικός Χώρος·

«πρώτη οδηγία», η οδηγία 80/1263/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την καθιέρωση κοινοτικής άδειας οδήγησης ⁽¹⁾·

«δεύτερη οδηγία», η οδηγία 91/439/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την άδεια οδήγησης ⁽²⁾·

«άδειες της Ομάδας 1», οι άδειες μιας από τις εξής (υπο-) κατηγορίες οχημάτων: A, B, BE, A1 και B1, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ (παράρτημα III σημείο 1.1)·

«άδειες της Ομάδας 2», οι άδειες μιας από τις εξής (υπο-) κατηγορίες οχημάτων: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 και D1E, όπως αυτές ορίζονται στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ (παράρτημα III σημείο 1.2)·

«κράτος μέλος υποδοχής», το κράτος μέλος, όπου είναι κάτοικος ο κάτοχος της άδειας, το οποίο όμως δεν είναι εκείνο που εξέδωσε την αρχική άδεια οδήγησης (αλλά μπορεί να την αντάλλαξε/ανανέωσε την άδεια του κράτους μέλους έκδοσης)·

«κράτος μέλος έκδοσης», το κράτος μέλος, το οποίο εξέδωσε την αρχική άδεια οδήγησης στον αντίστοιχο κάτοχο της άδειας (ο οποίος δεν είναι κατ' ανάγκην πολίτης του κράτους μέλους έκδοσης)·

«ΔΕΚ», το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

⁽¹⁾ ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 1.

Μέρος Ι

ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ ΧΟΡΗΓΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Στη συνέχεια περιγράφονται το νομικό πλαίσιο του κοινοτικού δικαίου, η νομολογία του ΔΕΚ και οι πτυχές που δεν έχουν εναρμονισθεί μέχρι σήμερα.

A. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ: ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΚΑΙ ΝΟΜΟΛΟΓΙΑ

A.1. Οδηγία 80/1263/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την καθιέρωση κοινοτικής αδειας ⁽³⁾

Η οδηγία αυτή καταργήθηκε πλήρως με το άρθρο 13 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ. Ωστόσο, εφαρμόζεται σε πολλές περιπτώσεις που προέκυψαν όταν ίσχυε το καθεστώς της πρώτης οδηγίας, οι οποίες όμως εξακολουθούν να συναντώνται σήμερα εξαιτίας ιδιαίτερων περιστάσεων (για την περιγραφή και την ερμηνεία των περιπτώσεων αυτών, βλ. μέρος ΙΙ).

A.2. Οδηγία 91/439/ΕΟΚ για την άδεια οδήγησης

Η «δεύτερη οδηγία» για την άδεια οδήγησης αποτελεί τον κορμό του νομικού πλαισίου της διαδικασίας χορήγησης κοινοτικής αδειας οδήγησης. Τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1996. Σε πολύ γενικές γραμμές, η δεύτερη οδηγία εναρμονίζει τις κατηγορίες αδειών, καθιερώνει ελάχιστα όρια ηλικίας ως προϋπόθεση για το δικαίωμα οδήγησης, καθώς και την υποχρεωτική θεωρητική και πρακτική εξέταση οδήγησης. Επίσης, η οδηγία θέτει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών που εκδίδουν τα κράτη μέλη και ορίζει τον τόπο κατοικίας ως προϋπόθεση για την απόκτηση αδειας. Η δεύτερη οδηγία περιέχει επίσης λεπτομερείς διατάξεις για τα ελάχιστα κριτήρια υγείας και καθιερώνει εναρμονισμένο κοινοτικό υπόδειγμα αδειας οδήγησης. Άλλες διατάξεις αφορούν τα αποτελέσματα ακύρωσης, ανάκλησης και περιορισμού των αδειών.

Η δεύτερη οδηγία είναι μία μόνον από τις εξελίξεις που επήλθαν στο πεδίο της διαδικασίας χορήγησης κοινοτικής αδειας οδήγησης και συμβάλλει στη μεθοδική και βαθμιαία εναρμόνιση. Οι πτυχές που δεν έχουν εναρμονισθεί ακόμη από τη δεύτερη οδηγία εκτίθενται στη συνέχεια (τμήμα Β). Η δεύτερη οδηγία τροποποιήθηκε για πρώτη φορά από την οδηγία 94/72/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽⁴⁾, η οποία τροποποίησε το άρθρο 1 παράγραφος 1 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ χορηγώντας μεταβατική περίοδο στη Φινλανδία και τη Σουηδία έως τις 31 Δεκεμβρίου 1997, όσον αφορά το πλαστικό υπόδειγμα αδειας οδήγησης.

Οι μετέπειτα τροποποιήσεις επήλθαν με την οδηγία 96/47/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽⁵⁾, η οποία καθιέρωσε κοινοτικό υπόδειγμα με πλαστική κάρτα ως εναλλακτική λύση του χάρτινου υποδείγματος. Η τροποποίηση ενσωματώθηκε στη δεύτερη οδηγία ως «παράρτημα Ια».

Η απόφαση 96/427/ΕΟΚ της Επιτροπής ⁽⁶⁾ αφορά μια παρέκκλιση από τις διατάξεις του παραρτήματος ΙΙΙ της δεύτερης οδηγίας σχετικά με τα διορθωτικά γυαλιά για την ελαττωματική όραση.

Η οδηγία 97/26/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽⁷⁾ θέσπισε μια επιτροπή διαχείρισης των αδειών οδήγησης, στην οποία δόθηκε περιορισμένη νομοθετική εξουσία στο θέμα προσαρμογής του καταλόγου των κοινοτικών κωδικών, των παραρτημάτων ΙΙ και ΙΙΙ της δεύτερης οδηγίας στην τεχνική και επιστημονική πρόοδο. Προδιέγραψε επίσης εναρμονισμένους κοινοτικούς κωδικούς για τους περιορισμούς οδήγησης και τις προσαρμογές των οχημάτων.

Η απόφαση 2000/275/ΕΚ της Επιτροπής ⁽⁸⁾ καθόρισε τους πίνακες ισοδυναμίας για κάθε έγκυρο υπόδειγμα αδειας οδήγησης μεταξύ κατηγοριών αδειών οδήγησης που εκδόθηκαν πριν την έναρξη εφαρμογής της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ και των εναρμονισμένων κατηγοριών, όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 3. Η εν λόγω απόφαση εκδόθηκε σύμφωνα με την υποχρέωση που ορίζει το άρθρο 10 της οδηγίας.

Τέλος, η οδηγία 2000/56/ΕΚ της Επιτροπής ⁽⁹⁾ προδιέγραψε επίσης κατάλογο των εναρμονισμένων κοινωνικών κωδικών για τους περιορισμούς οδήγησης και τις αναπροσαρμογές των οχημάτων. Η οδηγία αναθεώρησε ακόμη το παράρτημα ΙΙ της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ για τη θεωρητική και πρακτική εξέταση οδήγησης, προσαρμόζοντας το εν λόγω παράρτημα στην τεχνολογική και επιστημονική πρόοδο που έχει επέλθει στο δεδομένο πεδίο.

A.3. Νομολογία

— Απόφαση του ΔΕΚ 16/78 — Υπόθεση Choquet

Σε αυτήν την πρώτη εκδίκαση που αφορά απευθείας τη διαδικασία χορήγησης αδειας οδήγησης, το Δικαστήριο υπέδειξε ότι υπήρχε την εποχή εκείνη έλλειψη εναρμόνισης στο δεδομένο πεδίο. Αυτό καθιστούσε την αναγνώριση των αδειών οδήγησης στα υπόλοιπα κράτη μέλη ουσιαστικά αδύνατη και εμπόδιζε την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Η εν λόγω απόφαση αποτέλεσε την αφετηρία για να ληφθούν οι πρώτες πρωτοβουλίες εναρμόνισης στη χορήγηση των αδειών οδήγησης σε κοινοτική κλίμακα.

— Απόφαση του ΔΕΚ C-193/94 — Υπόθεση Σκαναβή

Η απόφαση αφορούσε την κατάσταση πριν την 1η Ιουλίου 1996. Ερμηνεύει επίσης ειδικές πτυχές της νομικής κατάστασης μετά την έναρξη ισχύος της δεύτερης οδηγίας. Το Δικαστήριο αναφέρθηκε στην υποχρέωση αντικατάστασης των αδειών σύμφωνα με την πρώτη οδηγία και τη σύνδεση της υποχρέωσης αυτής με το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 43 της συνθήκης ΕΚ. Ακόμη, το Δικαστήριο διευκρίνισε την αναλογικότητα των εθνικών κυρώσεων, το διαχωρισμό μεταξύ δικαιώματος οδήγησης και εγγράφου της αδειας, τα προβλήματα από την προοδευτική εναρμόνιση της χορήγησης αδειας οδήγησης και την έκταση της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης.

⁽³⁾ ΕΕ L 375 της 31.12.1980, σ. 1.

⁽⁴⁾ ΕΕ L 337 της 24.12.1994, σ. 86.

⁽⁵⁾ ΕΕ L 235 της 17.9.1996, σ. 1.

⁽⁶⁾ ΕΕ L 175 της 13.7.1996, σ. 34.

⁽⁷⁾ ΕΕ L 150 της 7.6.1997, σ. 41.

⁽⁸⁾ ΕΕ L 91 της 12.4.2000, σ. 1.

⁽⁹⁾ ΕΕ L 237 της 21.9.2000, σ. 45.

— Απόφαση του ΔΕΚ C-230/97 — Υπόθεση Awoyemi

Η απόφαση αποσαφηνίζει την κατάσταση των οδηγών με άδειες οδήγησης που έχουν εκδοθεί σε τρίτες χώρες και ερμηνεύει την απαίτηση αντικατάστασης που περιέχει η οδηγία 80/1263/ΕΟΚ. Επίσης, αναφέρεται στο πεδίο εφαρμογής και τις νομικές συνέπειες της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης.

B. ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΘΕΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΔΕΝ ΕΧΟΥΝ ΕΝΑΡΜΟΝΙΣΘΕΙ

Στο μέρος αυτό επιχειρείται συγκριτική εξέταση όλων των θεμάτων της διαδικασίας χορήγησης άδειας οδήγησης που δεν έχουν εναρμονισθεί μέχρι σήμερα. Για τα περισσότερα από τα θέματα αυτά, έχει αποκλεισθεί ρητά η εναρμόνιση με ειδικές διατάξεις της δεύτερης οδηγίας. Τα άρθρα που αναφέρονται στους τίτλους παραπέμπουν στις εξαιρέσεις αυτές.

Σε ό,τι αφορά τα περισσότερα τμήματα αυτού του μέρους, με τη δεύτερη οδηγία έχει ήδη επιτευχθεί κάποια εναρμόνιση. Ωστόσο, η οδηγία αφήνει περιθώρια χειρισμού στα κράτη μέλη για τα θέματα που περιγράφονται στα τμήματα αυτά π.χ. με την προδιαγραφή μόνον ελάχιστων προτύπων ή με επιλογή δύο εναλλακτικών λύσεων όπως συμβαίνει και με το υπόδειγμα κοινοτικής άδειας οδήγησης. Έτσι, εξακολουθούν να υφίστανται σοβαρές πρακτικές και νομικές διαφορές στα συγκεκριμένα πεδία στα εθνικά συστήματα χορήγησης άδειας οδήγησης.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Η συγκριτική εξέταση δεν είναι διεξοδική, διότι δεν υπήρξε η ίδια συνεργασία από όλα τα κράτη μέλη. Σε ορισμένες περιπτώσεις, οι σχετικές πληροφορίες είτε ήταν ατελείς είτε δεν διατέθηκαν.

B.1. Διάρκεια ισχύος και συχνότητα ιατρικών εξετάσεωνΓενική εξαίρεση του άρθρου 1 παράγραφος 3

Η διαφορετική διάρκεια ισχύος στα κράτη μέλη είναι το αποτέλεσμα της παρέκκλισης από την εναρμόνιση που ορίζει το άρθρο 1 παράγραφος 3 της δεύτερης οδηγίας. Η εν λόγω διάταξη εξαιρεί τη διάρκεια ισχύος από την εναρμόνιση σε κοινοτική κλίμακα επιτρέποντας στα κράτη μέλη να επιβάλλουν τις εθνικές τους διατάξεις στο θέμα αυτό. Ορισμένα κράτη μέλη δεν επιβάλλουν περιορισμούς στη διάρκεια ισχύος ειδικών κατηγοριών άδειας οδήγησης: οι άδειες οδήγησης απεριόριστης διάρκειας ισχύουν ακόμη για τις άδειες οδήγησης οχημάτων και μοτοσικλετών σε:

- Βέλγιο
- Γερμανία
- Γαλλία
- Αυστρία.

Η διαφορετική συχνότητα των ιατρικών εξετάσεων απορρέει από τις διατάξεις του Παραρτήματος III της δεύτερης οδηγίας. Το παράρτημα III σημείο 1 της δεύτερης οδηγίας εισάγει κατάταξη των οδηγών σε δύο χωριστές ομάδες αδειών, οι οποίες ορίζονται ως άδειες «Ομάδας 1» και «Ομάδας 2» (βλέπε ορισμούς).

Το παράρτημα III σημείο 3 ορίζει ότι οι υποψήφιοι κάτοχοι άδειας οδήγησης της Ομάδας 1 οφείλουν να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση μόνον εφόσον προκύψουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά

με την ικανότητα οδήγησης του υποψηφίου κατά τη διάρκεια της διαδικασίας υποβολής της αίτησης. Μετά την έκδοση μιας άδειας οδήγησης, δεν προδιαγράφονται υποχρεωτικές ιατρικές εξετάσεις για τους κατόχους αδειών της ομάδας 1. Για τους κατόχους αδειών της ομάδας 2, το παράρτημα III σημείο 4 ορίζει ότι οι υποψήφιοι οφείλουν να υποβάλλονται σε ιατρική εξέταση πριν την πρώτη έκδοση της άδειας αυτής. Συνεπώς, η οδηγία προβλέπει την επιβολή περιοδικών εξετάσεων χωρίς να προσδιορίζει τη συγκεκριμένη συχνότητά τους.

Τα δύο θέματα που περιγράφηκαν προηγουμένως είναι αλληλένδετα: στα περισσότερα νομικά συστήματα, η διάρκεια ισχύος για μια κατηγορία αδειών συμπίπτει με τη συχνότητα των επιβαλλόμενων ιατρικών εξετάσεων. Αυτό σημαίνει ότι ο κάτοχος μιας άδειας όταν ληξει η άδειά του, οφείλει να υποβληθεί σε ιατρική εξέταση επ'ευκαιρία της ανανέωσής της.

Συγκριτική εξέταση των εθνικών διατάξεων όσον αφορά τη διάρκεια ισχύος των αδειών

Η ακριβής νομική παραπομπή στην εθνική νομοθεσία δίδεται εντός παρένθεσης για κάθε κράτος μέλος. Η αναγραφή ειδικής διάρκειας ισχύος συνεπάγεται την υποβολή σε ιατρικές εξετάσεις κατά την ανανέωση της συγκεκριμένης άδειας, εκτός εάν ορίζεται άλλως.

Βέλγιο (art. 21, art. 44, Arrêté Royal relatif au permis de conduire, 23.3.1998)

- | | |
|----------|--|
| Ομάδα 1: | άδεια απεριόριστης διάρκειας· |
| Ομάδα 2: | πενταετούς διάρκειας έως την ηλικία των 50 ετών· όταν ο οδηγός είναι 48-50 ετών: η άδεια ισχύει έως το 53ο έτος ηλικίας του κατόχου· |
| | τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 50 ετών. |

Δανία (art. 45-46, Bekendtgørelse om kørekort, 11.3.1997)

- | | |
|----------|---|
| Ομάδα 1: | η άδεια ισχύει έως το 70ό έτος της ηλικίας του κατόχου· |
| | τετραετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 71 ετών, τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 72 ετών και διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 73-79 ετών· |

η άδεια ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι άνω των 80.

- | | |
|----------|---|
| Ομάδα 2: | η άδεια ισχύει έως το 50ό έτος ηλικίας του κατόχου· |
| | πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 50-70 ετών· |

τετραετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 71 ετών, τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 72 ετών και διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 73-79 ετών·

η άδεια ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι άνω των 80.

Γερμανία (§ 23 *Fahrerlaubnisverordnung*, 26.8.1998)

- Ομάδα 1: άδεια απεριόριστης διάρκειας·
- C1, C1E: έως το 50ό έτος ηλικίας του κατόχου και στη συνέχεια για άλλη μια πενταετία·
- C, CE: πενταετούς διάρκειας·
- D1, D, D1E, DE: πενταετούς διάρκειας· όταν ο κάτοχος είναι 46-49 ετών· έως το 50ό έτος ηλικίας· πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 50.

Ελλάδα (άρθρο 4 του Προεδρικού Διατάγματος 19/95, 31.1.1995)

- Ομάδα 1: η άδεια ισχύει έως το 65ο έτος ηλικίας του κατόχου και στη συνέχεια είναι τριετούς διάρκειας·
- Ομάδα 2, B+E και B επαγγελματική: πενταετούς διάρκειας έως το 65ο έτος ηλικίας του κατόχου και στη συνέχεια είναι τριετούς διάρκειας·

Ισπανία (art. 16-17, RD 772/97 — *Reglamento General de Conductores*, 30.5.1997)

- Ομάδα 1: δεκαετούς διάρκειας έως το 45ο έτος ηλικίας του κατόχου·
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 45-70 ετών·
- διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.
- Ομάδα 2: πενταετούς διάρκειας έως το 45ο έτος ηλικίας του κατόχου·
- τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 45-60 ετών·
- διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 60.

Γαλλία:

- Ομάδα 1: άδεια απεριόριστης διάρκειας·
- Ομάδα 2: πενταετούς διάρκειας έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 60-76 ετών·
- ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι άνω των 76.

Ιρλανδία:

- Ομάδα 1: διάρκειας 3-10 ετών (κατ' επιλογήν) έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 60-76 ετών·
- διάρκειας 1-3 ετών (καθορίζεται μετά από ιατρική εξέταση) όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.
- Ομάδα 2: διάρκειας 3-10 ετών (καθορίζεται μετά από ιατρική εξέταση) έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου·

τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 60-69 ετών·

ισχύει 1-3 έτη (καθορίζεται μετά από ιατρική εξέταση) όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.

Ιταλία (art. 126, *Codice della Strada*)

- Ομάδα 1: δεκαετούς διάρκειας έως το 50ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 51-70 ετών·
- τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.
- C, CE: πενταετούς διάρκειας έως το 65ο έτος ηλικίας του κατόχου·
- διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 65.
- D, DE: πενταετούς διάρκειας έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι 60-65 ετών·
- η άδεια δεν ανανεώνεται μετά την ηλικία των 65 ετών.

Λουξεμβούργο (*Règlement grand ducal*, 11.8.1996)

- Ομάδα 1: ισχύει έως το 50ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- δεκαετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι 51-70 ετών·
- τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70·
- ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι άνω των 80.
- Ομάδα 2: δεκαετούς διάρκειας έως το 50ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 50·
- τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70·
- η άδεια δεν ανανεώνεται μετά την ηλικία των 75 ετών.

Κάτω Χώρες (art. 122 *WVW* 1994)Διάρκεια ισχύος:

- Ομάδα 1: δεκαετούς διάρκειας έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- έως το 70ό έτος, όταν ο κάτοχος είναι 60-65 ετών·
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 64.
- Ομάδα 2: δεκαετούς διάρκειας έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου·
- έως το 70ό έτος, όταν ο κάτοχος είναι 60-65 ετών·
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 64.

Περιοδικές ιατρικές εξετάσεις:

- Ομάδα 1: από την ηλικία των 70 ετών ανά πενταετία.
- Ομάδα 2: από την ηλικία των 70 ετών ανά πενταετία (υπό αναθεώρηση).

Αυστρία (Art. 20-21 Führerscheingesetz, 30.10.1997)

- Ομάδα 1: άδεια απεριόριστης διάρκειας (εκ των πραγμάτων: σύμφωνα με την παράγραφο 27(1)4. του FSG η άδεια ισχύει για 100 έτη).
- Ομάδα 2: πενταετούς διάρκειας έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 60.

Πορτογαλία (art. 7, Decreto Regulamentar 65/94, 18.11.1994)

- Ομάδα 1: ισχύει έως το 65ο έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 65.
- διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.
- C, CE: ισχύει έως το 40ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 40.
- τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 65.
- διετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 68.
- D, DE: ισχύει έως το 40ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 40.
- η άδεια δεν ανανεώνεται μετά την ηλικία των 65ετών.

Φινλανδία (Art. 33, Decree 5.1.1996)Ισχύς:

- B: αρχική ισχύς 2 ετών, μετά τη λήξη της οποίας η άδεια ισχύει έως το 70ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.
- A1, A, C1, C: ισχύει έως το 70ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.
- C1E, CE, D1, D1E, D, DE: ισχύει έως το 70ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- η άδεια δεν ανανεώνεται μετά την ηλικία των 70 ετών.

Περιοδική ιατρική εξέταση:

- Ομάδα 1: στην ηλικία των 45, 60, 70 ετών, κατόπιν ανά πενταετία.
- Ομάδα 2: στην ηλικία των 45 ετών.
- κατόπιν ανά πενταετία.

Σουηδία:Ισχύς:

- Ομάδα 1: δεκαετούς διάρκειας.
- Ομάδα 2: δεκαετούς διάρκειας.

Περιοδική ιατρική εξέταση:

- Ομάδα 1: στην ηλικία των 70 ετών.
- Ομάδα 2: στην ηλικία των 45 ετών.
- κατόπιν ανά πενταετία.

Ηνωμένο Βασίλειο:Ισχύς:

- Ομάδα 1: η χάρτινη άδεια ισχύει έως το 70ό έτος ηλικίας του κατόχου· η πλαστική κάρτα της αδειάς ανανεώνεται ανά δεκαετία.
- τριετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.
- Ομάδα 2: ισχύει έως το 45ο έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 45.
- ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι άνω των 65.

Περιοδικές ιατρικές εξετάσεις:

- Ομάδα 1: από την ηλικία των 70 ετών ανά τριετία.
- Ομάδα 2: ισχύει έως το 45ο έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 45.
- ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι άνω των 65.

Νορβηγία:

- Ομάδα 1: ισχύει έως το 100ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- Ομάδα 2: δεκαετούς διάρκειας έως το 60ό έτος ηλικίας του κατόχου.
- πενταετούς διάρκειας όταν ο κάτοχος είναι άνω των 60.
- ισχύει 1 έτος όταν ο κάτοχος είναι άνω των 70.

Ιατρικές εξετάσεις των οδηγών της Ομάδας 1 κατά την πρώτη έκδοση της άδειας — παράρτημα III

Προς το παρόν, ιατρική εξέταση κατά την πρώτη έκδοση της άδειας της Ομάδας 1 επιβάλλει μόνον η μειονότητα των κρατών μελών. Στην πράξη, η μόνη απαίτηση είναι η υποβολή ιατρικού πιστοποιητικού, το οποίο κρίνεται ότι αρκεί για να βεβαιωθεί επαρκώς η ικανότητα οδήγησης του υποψηφίου.

B.2. Ισοδυναμίες κατηγοριών οχημάτων — άρθρο 10

Το άρθρο 10 της δεύτερης οδηγίας ορίζει ότι τα κράτη μέλη, αφού συμβουλευθούν την Επιτροπή, μπορούν να θεσπίσουν ισοδυναμίες μεταξύ των κατηγοριών αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί πριν τη μεταφορά της δεύτερης οδηγίας στο εθνικό δίκαιο, και των κατηγοριών που ορίζονται στο άρθρο 3. Επομένως η κοινοτική νομοθεσία δεν έχει εναρμονίσει τις κατηγορίες οχημάτων για τις άδειες που εκδόθηκαν πριν την έναρξη ισχύος της δεύτερης οδηγίας.

Στην πράξη, τα εθνικά συστήματα κατηγοριοποίησης ποίκιλλαν πολύ μεταξύ τους πριν την έναρξη ισχύος της κοινοτικής νομοθεσίας στο πεδίο αυτό. Τα διαφορετικά πρότυπα στην κατηγοριοποίηση των οχημάτων κατά το παρελθόν θα συνεχίσει να θίγει μεγάλο αριθμό πολιτών. Συγκεκριμένα, οι συνέπειες αυτές θα είναι εμφανείς στις άδειες που έχουν εκδοθεί σε κράτη μέλη, τα οποία δεν επέβαλαν περιορισμούς στη διάρκεια ισχύος, με αποτέλεσμα να εξακολουθήσουν να κυκλοφορούν άδειες στις οποίες αναγράφονται μη εναρμονισμένες κατηγορίες οχημάτων.

Σύμφωνα με το άρθρο 10 της δεύτερης οδηγίας, καταρτίστηκαν πρόσφατα πίνακες ισοδυναμίας, τους οποίους περιέχει μια απόφαση της Επιτροπής για τις ισοδυναμίες ⁽¹⁰⁾. Οι πίνακες δείχνουν ότι σήμερα ισχύουν και κυκλοφορούν στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο περισσότερα από 80 διαφορετικά υποδείγματα άδειας οδήγησης, τα περισσότερα από τα οποία έχουν εκδοθεί πριν τη μεταφορά της δεύτερης οδηγίας στο εθνικό δίκαιο.

Λύση στο πρόβλημα αυτό μπορεί να είναι μια από τις κάτωθι προσεγγίσεις:

— γενική ανάκληση όλων των αδειών που έχουν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος της δεύτερης οδηγίας και κυκλοφορούν ακόμη, αντ' αυτών δε να εκδοθούν άδειες οδήγησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της δεύτερης οδηγίας·

— καθιέρωση εναρμονισμένης διάρκειας ισχύος για όλες τις κατηγορίες άδειας οδήγησης. Έτσι, θα εκλείψουν ενδεχομένως τα παλαιά υποδείγματα αδειας.

⁽¹⁰⁾ Απόφαση 2000/275/EK της Επιτροπής της 21 Μαρτίου 2000 για τις ισοδυναμίες μεταξύ ορισμένων κατηγοριών αδειών οδήγησης (ΕΕ L 91 της 12.4.2000, σ. 1).

B.3. Θέματα σχετικά με ειδικές (υπο-)κατηγορίες οχημάτων

— Καθιέρωση των υποκατηγοριών — Άρθρο 3 παράγραφος 2

Το άρθρο 3 παράγραφος 2 της δεύτερης οδηγίας ορίζει ότι για την οδήγηση ειδικών οχημάτων που καλύπτονται από τις κατηγορίες οχημάτων A, B, B+E, C, C+E, D και D+E, μπορούν να εισαχθούν σε ένα κράτος μέλος όλες ή ορισμένες από τις κάτωθι κατηγορίες ⁽¹¹⁾.

A1: ελαφρές μοτοσικλέτες κυβισμού άνω των 50 cm³ ή μέγιστης ταχύτητας άνω των 45 km/h και κάτω των 125 cm³ και ισχύος όχι άνω των 11 kW·

B1: μηχανοκίνητα τρίκυκλα και τετράκυκλα κυβισμού άνω των 50 cm³ ή μέγιστης ταχύτητας άνω των 45 km/h και μάζας όχι άνω των 550 kg (χωρίς φορτίο)·

C1: φορτηγά μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 3,5 t, όχι όμως άνω των 7,5 t·

C1+E: συνδυασμός οχημάτων, του οποίου το έλκον όχημα είναι της υποκατηγορίας C1, με την προϋπόθεση ότι η μάζα του συνδυασμού δεν υπερβαίνει τους 12 t· η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μάζα του έλκοντος οχήματος χωρίς φορτίο·

D1: λεωφορεία άνω των 8 αλλά κάτω των 16 θέσεων (χωρίς τη θέση του οδηγού)·

D1+E: συνδυασμοί λεωφορείων που εμπίπτουν στην υποκατηγορία D1, με ρυμουλκούμενο άνω των 750 kg· η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του συνδυασμού δεν μπορεί να υπερβαίνει τους 12 t και η μέγιστη επιτρεπόμενη μάζα του ρυμουλκούμενου δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μάζα του έλκοντος οχήματος χωρίς φορτίο· το ρυμουλκούμενο δεν επιτρέπεται να χρησιμοποιείται για τη μεταφορά επιβατών.

Καθιερώθηκαν οι εξής υποκατηγορίες στα κράτη μέλη:

Βέλγιο: C1, D1, C1+E, D1+E

Δανία: δεν υπάρχουν υποκατηγορίες

Γερμανία: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Ελλάδα: A1

Ισπανία: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Γαλλία: A1, B1

Ιρλανδία: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Ιταλία: A1

⁽¹¹⁾ Η ακριβής διατύπωση των ορισμών προκύπτει από το συνδυασμό των παραγράφων 2 και 3 του άρθρου 3 της δεύτερης οδηγίας.

Λουξεμβούργο: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Κάτω Χώρες: δεν υπάρχουν υποκατηγορίες

Αυστρία: C1, C1+E

Πορτογαλία: A1

Φινλανδία: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Σουηδία: A1

Ηνωμένο Βασίλειο: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E

— Πρόσθετα κριτήρια για την υποκατηγορία A1 — Άρθρο 3 παράγραφος 5

Το άρθρο 3 παράγραφος 5 προβλέπει ότι τα κράτη μέλη δύνανται να επιβάλλουν πρόσθετους περιοριστικούς κανόνες για την υποκατηγορία A1. Πρόσθετους περιοριστικούς κανόνες καθιέρωσαν δύο κράτη μέλη:

Γερμανία: Οι οδηγοί κάτω των 18 ετών δεν δικαιούνται να οδηγούν μοτοσικλέτες μέγιστης ταχύτητας άνω των 80 km/h (άρθρο 5 παράγραφος 28 Fahrerlaubnisverordnung 18.8.98).

Ισπανία: Οι υπαγόμενες στην κατηγορία A1 μοτοσικλέτες δεν επιτρέπεται να έχουν λόγο ισχύος/βάρους άνω των 0,11 kW/kg (άρθρο 5.1 Real Decreto 772/97)

Κανένα άλλο κράτος μέλος δεν επιβάλλει πρόσθετα κριτήρια για την υποκατηγορία A1.

— Οδήγηση οχήματος κατηγορίας B1 με άδεια οδήγησης A1 ή A — Άρθρο 5 παράγραφος 3 στοιχείο α)

Για την οδήγηση μόνον στην εθνική επικράτεια, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων της κατηγορίας B1 με άδεια A1 ή A. Ο πίνακας που ακολουθεί δίδει γενική άποψη των προϋποθέσεων για την οδήγηση οχήματος της κατηγορίας B1, όταν η κατηγορία αυτή δεν έχει καθιερωθεί στο αντίστοιχο κράτος μέλος.

Βέλγιο: B1 μόνον με άδεια B.

Δανία: Η οδήγηση τρικύκλων επιτρέπεται με άδεια A ή B, των δε τετρακύκλων μόνον με άδεια B.

Γερμανία: B1 μόνον με άδεια B (παράγραφος 6 Fahrerlaubnisverordnung 18.8.1995).

Ελλάδα: B1 μόνον με άδεια B (άρθρο 4 παράγραφος 7 του Προεδρικού Διατάγματος 19/95).

Ισπανία: B1 μόνον με άδεια A (Real Decreto 772/1997, άρθρο 5).

Γαλλία: B1 με άδεια A ή A1.

Ιρλανδία: B1 μόνον με άδεια B.

Ιταλία: B1 με άδεια A ή A1.

Λουξεμβούργο: B1 μόνον με άδεια B.

Κάτω Χώρες: B1 μόνον με άδεια B.

Αυστρία: Η οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας B1, μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας έως 400 kg, επιτρέπεται με άδεια A ή B· η οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας B1, μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας άνω των 400 kg, επιτρέπεται μόνον με άδεια B (παράγραφος 2.1 Führerscheingesetz 30.10.1997)

Πορτογαλία: B1 με άδεια A ή A1.

Φινλανδία: B1 με άδεια A.

Ηνωμένο Βασίλειο: B1 με άδεια A (Regulation No 2824/1996, άρθρο 6.8)

Νορβηγία: B1 μόνον με άδεια B.

— Οδήγηση οχήματος κατηγορίας A1 με άδεια οδήγησης B — άρθρο 5 παράγραφος 3, στοιχείο β)

Για την οδήγηση μόνον στην εθνική επικράτεια, τα κράτη μέλη μπορούν να χορηγούν το δικαίωμα οδήγησης ελαφρών μοτοσικλετών (υπαγόμενων τότε στην υποκατηγορία A1) με άδεια B. Το δικαίωμα αυτό, ωστόσο, δεν είναι αναγκαστικό να αναγνωρίζεται από κάποιο άλλο κράτος μέλος.

Στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζονται μόνον τα κράτη μέλη που έχουν καθιερώσει το δικαίωμα αυτό και περιγράφονται οι πρόσθετες απαιτήσεις:

Βέλγιο: διετής πείρα με άδεια B

Ισπανία: διετής πείρα με άδεια B και θεωρητική εξέταση

Γαλλία: διετής πείρα με άδεια B. Εξετάζεται το ενδεχόμενο να εισαχθεί εθελούσια θωρη άσκηση. Η άσκηση αυτή ίσως καταστεί υποχρεωτική στο μέλλον

Ιταλία: το δικαίωμα έχει καθιερωθεί χωρίς πρόσθετες απαιτήσεις

Αυστρία: πενταετής πείρα με άδεια B και εξάωρη υποχρεωτική πρακτική άσκηση του οδηγού.

— Οδήγηση οχήματος κατηγορίας C1 ή D1 με άδεια οδήγησης B — άρθρο 5 παράγραφος 4

Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο α), τα κράτη μέλη μπορούν, αφού συμβουλευθούν την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, να επιτρέπουν στην επικράτειά τους την οδήγηση οχημάτων της κατηγορίας D1 από κατόχους ηλικίας 21 ετών οι οποίοι διαθέτουν άδεια οδήγησης B τουλάχιστον επί δύο έτη. Τα οχήματα επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μόνον από μη εμπορικούς φορείς για κοινωνικούς σκοπούς και ο οδηγός οφείλει να παρέχει τις υπηρεσίες του σε εθελούσια βάση.

Το δικαίωμα αυτό έχει καθιερωθεί μόνον στο Ηνωμένο Βασίλειο.

Το άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο β) προβλέπει το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων της κατηγορίας C1 με άδεια B σε περιστάσεις διαφορετικές από εκείνες που περιγράφονται στο άρθρο 5 παράγραφος 4 στοιχείο α).

Το δικαίωμα αυτό δεν έχει καθιερωθεί σε κανένα κράτος μέλος.

— Άμεση πρόσβαση στις βαριές μοτοσικλέτες — άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β)

Το εν λόγω άρθρο ορίζει ότι τα κράτη μέλη μπορούν να μην απαιτούν τη διετή πείρα οδήγησης για μοτοσικλέτες κατώτερων προδιαγραφών υπαγόμενων στην κατηγορία A, εφόσον ο υποψήφιος κάτοχος αδειας A είναι τουλάχιστον 21 ετών («άμεση πρόσβαση» ⁽¹²⁾).

Τα κράτη που αναφέρονται στη συνέχεια δεν επιτρέπουν άμεση πρόσβαση στις βαριές μοτοσικλέτες σε υποψηφίους 21 ετών:

Γερμανία: άμεση πρόσβαση μόνον από ηλικίας 25 ετών

Ιρλανδία: άμεση πρόσβαση μόνον με την προϋπόθεση διετούς πείρας

Ισπανία: άμεση πρόσβαση μόνον με την προϋπόθεση διετούς πείρας.

Όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη επιτρέπουν την άμεση πρόσβαση στις βαριές μοτοσικλέτες από ηλικίας 21 ετών.

B.4. Θέματα σχετιζόμενα με τα ελάχιστα όρια ηλικίας

— Κατώτερο όριο ηλικίας για την άδεια οδήγησης B — Άρθρο 6 παράγραφος 2

Σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2, τα κράτη μέλη μπορούν να αποκλίνουν από τις απαιτήσεις ελάχιστου όριου ηλικίας που έχουν ορισθεί για τις κατηγορίες A, B, και B+E (ηλικία 18 ετών) και να χορηγούν τις εν λόγω άδειες σε υποψηφίους 17 ετών.

Στα κράτη μέλη που αναφέρονται στη συνέχεια το ελάχιστο όριο ηλικίας είναι κάτω των 18 ετών:

Γερμανία: ηλικία 17 ετών για επαγγελματική εκπαίδευση στην κατηγορία C και D

Ιρλανδία: ηλικία 17 ετών χωρίς άλλες απαιτήσεις

Αυστρία: ηλικία 17 ετών στο πλαίσιο της «Vorgezogene Lenkberechtigung» (οδήγηση με συνοδό)

Ηνωμένο Βασίλειο: ηλικία 17 ετών χωρίς άλλες απαιτήσεις.

Το όριο στα υπόλοιπα κράτη μέλη είναι η ηλικία των 18 ετών.

— Αναγνώριση αδειών B που έχουν χορηγηθεί σε κατόχους κάτω των 17 ετών — άρθρο 6 παράγραφος 3

Τα κράτη μέλη μπορούν να μην αναγνωρίζουν στην επικράτειά τους την ισχύ αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφος 2.

Η Γερμανία, η Αυστρία, η Ιρλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο αναγνωρίζουν την ισχύ αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 6 παράγραφοι 2 και 3.

Η Δανία και το Λουξεμβούργο αναγνωρίζουν τις άδειες αυτές για τους τουρίστες, όχι όμως για τους οδηγούς που εγκαθίστανται στο έδαφός τους.

Όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη δεν αναγνωρίζουν τις άδειες B κατόχων ηλικίας κάτω των 18 ετών και συνεπώς δεν τους επιτρέπουν να οδηγούν στο έδαφός τους πριν συμπληρώσουν το 18ο έτος της ηλικίας τους.

B.5. Άδειες που έχουν εκδοθεί σε τρίτες χώρες — άρθρο 8 παράγραφος 6

Τα κράτη μέλη δεν οφείλουν να αναγνωρίζουν άδειες που έχουν εκδοθεί σε χώρες εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης. Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 6, το δικαίωμα απόρριψης της αναγνώρισης ισχύει επίσης και στην περίπτωση που μια άδεια, η οποία εκδόθηκε αρχικά σε τρίτη χώρα, έχει αντικατασταθεί εν τω μεταξύ με κοινοτική άδεια σε άλλο κράτος μέλος (μόνον όμως εφόσον ο κάτοχος της αδειάς γίνει κάτοικος άλλου κράτους μέλους).

⁽¹²⁾ Το άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) σε συνδυασμό με το παράρτημα II σημείο 8.1.2 της δεύτερης οδηγίας προβλέπει τον εξής διαχωρισμό μεταξύ άμεσης και προοδευτικής πρόσβασης στις βαριές μοτοσικλέτες: προοδευτική πρόσβαση: η πρόσβαση στην οδήγηση μοτοσικλετών ισχύος άνω των 25 kW ή των οποίων ο λόγος ισχύος/βάρους υπερβαίνει τα 0,16 kW/kg υπόκειται σε ελάχιστη διετή πείρα οδήγησης μοτοσικλέτας χαμηλότερων προδιαγραφών υπαγόμενης στην κατηγορία αδειας A· άμεση πρόσβαση: η απαίτηση για σχετική πείρα επιτρέπεται να παραλειφθεί εάν ο υποψήφιος είναι τουλάχιστον 21 ετών και με την προϋπόθεση ότι αυτός θα περάσει επιτυχώς τη δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς.

B.6. Υπόδειγμα άδειας οδήγησης — παράρτημα I και παράρτημα Ia

Η οδηγία 96/47/EK, η οποία τροποποίησε τη δεύτερη οδηγία, καθιέρωνε την πλαστική άδεια εν είδει εναλλακτικής λύσης στο χάρτινο έντυπο αδειάς στο παράρτημα I της οδηγίας. Αυτό το υπόδειγμα πλαστικής κάρτας ενσωματώθηκε στη δεύτερη οδηγία ως «παράρτημα Ia». Τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να επιλέγουν ποιο από τα δύο υποδείγματα επιθυμούν.

Η μορφή των αδειών οδήγησης δεν έχει εναρμονισθεί ακόμη πλήρως. Ο λόγος δεν είναι μόνον το δικαίωμα επιλογής μεταξύ των δύο υποδειγμάτων. Η κοινοτική νομοθεσία προς το παρόν δεν προβλέπει ούτε υποχρεωτική αντικατάσταση των αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί πριν την έναρξη ισχύος της πρώτης ή της δεύτερης οδηγίας ούτε εναρμονισμένο όριο διάρκειας ισχύος. Έτσι, στην πράξη ισχύουν ακόμη περισσότερα από 80 διαφορετικά υποδείγματα αδειών στα κράτη μέλη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου.

Ο αριθμός αυτός θα μειώνεται βαθμιαία συν τω χρόνω, καθόσον οι άδειες, των οποίων η ισχύς τους λήγει βάσει διατάξεων εθνικής νομοθεσίας, αντικαθίστανται σήμερα σε όλα τα κράτη μέλη με ένα από τα δύο εναρμονισμένα κοινοτικά υποδείγματα. Στα κράτη μέλη όπου η διάρκεια ισχύος είναι απεριόριστη για ειδικές κατηγορίες οχημάτων, η διαδικασία αυτή πάντως θα διαρκέσει δεκαετίες εάν δεν εκδοθούν συνοδευτικά νομοθετικά μέτρα.

Το θέμα των περιεχομένων (π.χ. δικαιώματα) των αδειών που έχουν εκδοθεί πριν την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας εκτίθεται στο τμήμα για τις ισοδυναμίες των κατηγοριών των οχημάτων.

Χάρτινο έντυπο αδειάς (παράρτημα I)	Υπόδειγμα πλαστικής κάρτας (παράρτημα Ia)
Βέλγιο	Δανία
Ελλάδα	Γερμανία
Ισπανία (ετοιμάζεται η πλαστική κάρτα)	Ιταλία
Γαλλία	Πορτογαλία
Ιρλανδία	Φινλανδία
Λουξεμβούργο	Σουηδία
Κάτω Χώρες	Ηνωμένο Βασίλειο
Αυστρία	Νορβηγία
Λιχτενστάιν (ετοιμάζεται η πλαστική κάρτα)	Ισλανδία

B.7. Προσωρινές άδειες και πιστοποιητικά

Στο Ηνωμένο Βασίλειο και την Ιρλανδία επιτρέπεται η έκδοση των αποκαλούμενων «προσωρινών αδειών», οι οποίες παρέχουν το δικαίωμα οδήγησης στην εθνική επικράτεια υπό ορισμένες περιστάσεις. Σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία οι άδειες αυτές θεωρούνται μέρος της πρακτικής άσκησης του οδηγού. Εκδίδονται πάντως χωρίς την υποχρέωση να υποβληθεί ο κάτοχος σε εξέταση οδήγησης.

Το άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ ορίζει ότι οι άδειες οδήγησης που εκδίδουν τα κράτη μέλη πρέπει να αναγνωρίζονται αμοιβαία. Οι προσωρινές άδειες που προαναφέρθηκαν δεν είναι όμως πλήρεις άδειες υπό την έννοια της οδηγίας. Το άρθρο 7 της οδηγίας προβλέπει ότι η έκδοση των αδειών οδήγησης εξαρτάται από την επιτυχή εξέταση προσόντων και συμπεριφοράς του υποψηφίου. Επομένως, η προσωρινή άδεια είναι κρατικό έγγραφο που εκδίδεται στο πλαίσιο εκπαίδευσης ενός υποψηφίου και δεν παρέχει δικαίωμα οδήγησης εκτός της επικράτειας του κράτους μέλους όπου έχει εκδοθεί.

Επίσης, σε όλα τα κράτη μέλη εκδίδεται πληθώρα πιστοποιητικών διαφόρων ειδών, π.χ. πιστοποιητικά εξέτασης, προσωρινά πιστοποιητικά απώλειας ή κλοπής των αδειών, ιατρικά πιστοποιητικά κ.ά. Τα πιστοποιητικά αυτά δεν είναι άδειες οδήγησης και άρα δεν είναι υποχρεωτικό να αναγνωρίζονται από τα άλλα κράτη μέλη. Σε περίπτωση λήξης, απώλειας ή κλοπής μιας αδειάς, ο κάτοχος οφείλει να αποκτήσει νέο έγγραφο αδειάς για να μπορεί να τύχει της αμοιβαίας αναγνώρισης της αδειάς του.

B.8. Οπισθογραφήσεις στα έγγραφα άδειας οδήγησης

Οι εθνικές διατάξεις του Ηνωμένου Βασιλείου προβλέπουν ότι μια άδεια οδήγησης συνίσταται στο έγγραφο της αδειάς και ένα αντίγραφο του. Στο αντίγραφο αυτό καταγράφονται με ευκρινή τρόπο οι κυρώσεις βάσει του κώδικα οδικής κυκλοφορίας υπό μορφή σημείων ποινής. Επειδή σήμερα τα εθνικά συστήματα σημείων ποινής δεν είναι εναρμονισμένα και η εκτέλεση των κυρώσεων είναι δυνατόν να παρακολουθείται μόνον με βάση διμερείς συμφωνίες⁽¹³⁾, οι οπισθογραφήσεις αυτές δεν αφορούν τα άλλα κράτη μέλη.

Όσον αφορά τις οπισθογραφήσεις των αδειών που εκδίδονται σε άλλα κράτη μέλη, ισχύει το σημείο 4 του παραρτήματος I (για το χάρτινο υπόδειγμα) και το σημείο 3 στοιχείο α) του παραρτήματος Ia (για την πλαστική κάρτα): ένα κράτος μέλος υποδοχής μπορεί να αναγράψει πληροφορίες ουσιαστικές για τη χορήγηση της αδειάς, υπό τον όρο ότι τέτοιου είδους πληροφορίες αναγράφονται και στις άδειες που εκδίδει και με την προϋπόθεση ότι υπάρχει αρκετός χώρος για το σκοπό αυτό στην άδεια.

⁽¹³⁾ Σύμβαση που εκπονήθηκε βάσει του πρώην άρθρου Κ.3 της συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (άρθρο 31 πλέον της συνθήκης για την ΕΕ) προβλέπει πολύπλευρη αναγνώριση της έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης (σύμβαση σχετικά με τις αποφάσεις έκπτωσης από το δικαίωμα οδήγησης ΕΕ C 216 της 10.7.1998, σ. 2), οπότε θα μπορούσε να βελτιωθεί η κατάσταση. Μέχρι σήμερα, όμως, μόνον ένα κράτος μέλος έχει επικυρώσει τη σύμβαση αυτή.

Γ. ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΑΔΕΙΑΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ

Ομάδα 1

Κατηγορία Α	Κατηγορία Β	Κατηγορία Β+Ε
<u>Μοτοσικλότες:</u> κυβισμού άνω των 125 cm³ και ισχύος άνω των 11 kW <u>Βαριές μοτοσικλότες:</u> ισχύος άνω των 25 kW ή με λόγο ισχύος/βάρους άνω των 0,16 kW/kg (πρόσβαση: ή σε ηλικία 21 ετών ή με διετή πείρα σε «ελαφριά» της κατηγορίας Α)	<u>Μηχανοκίνητα οχήματα</u> μέγιστης επιτρεπόμενης μάζας (μ.ε.μ.) έως 3 500 kg και κάτω των 9 θέσεων· σε αυτά περιλαμβάνεται <u>ρυμουλκούμενο</u> έως 750 kg <u>συνδυασμοί:</u> μ.ε.μ. έως 3 500 kg· η μ.ε.μ. του ρυμουλκούμενου δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μάζα του έλκοντος οχήματος χωρίς φορτίο	<u>Συνδυασμοί</u> οχημάτων αποτελούμενοι από ένα έλκον όχημα κατηγορίας Β και ένα ρυμουλκούμενο, όταν ο συνδυασμός δεν εμπίπτει στην κατηγορία Β
Υποκατηγορία Α1	Υποκατηγορία Β1	
<u>Ελαφρές μοτοσικλότες:</u> κυβισμού άνω των 125 cm³ και ισχύος άνω των 11 kW Τα <u>μοτοποδήλατα</u> μέγιστης ταχύτητας κάτω των 50 km/h ή κυβισμού κάτω των 50 cm³ <u>δεν καλύπτονται από την οδηγία</u>	<u>Τρίκυκλα και τετράκυκλα οχήματα</u> μέγιστης ταχύτητας εκ κατασκευής άνω των 50 km/h ή κυβισμού άνω των 50 cm³, η μάζα τους χωρίς φορτίο δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 550 kg	

Ομάδα 2

Κατηγορία C	Κατηγορία C+E	Κατηγορία D	Κατηγορία D+E
<u>Μηχανοκίνητα οχήματα</u> άλλα από εκείνα της κατηγορίας D, μ.ε.μ. άνω 3 500 kg· συμπεριλαμβάνεται ρυμουλκούμενο με μ.ε.μ. έως 750 kg	<u>Συνδυασμοί</u> οχημάτων των οποίων το έλκον όχημα είναι κατηγορίας C και το ρυμουλκούμενο είναι μ.ε.μ. άνω των 750 kg	<u>Μηχανοκίνητα οχήματα</u> για τη μεταφορά προσώπων που διαθέτουν άνω των εννέα θέσεων· συμπεριλαμβάνεται <u>ρυμουλκούμενο</u> με μ.ε.μ. έως 750 kg	<u>Συνδυασμοί</u> οχημάτων των οποίων το έλκον όχημα είναι κατηγορίας D και το ρυμουλκούμενο είναι μ.ε.μ. άνω των 750 kg
Υποκατηγορία C1	Υποκατηγορία C1+E	Υποκατηγορία D1	Υποκατηγορία D1+E
<u>Μηχανοκίνητα οχήματα</u> άλλα από εκείνα της κατηγορίας D, των οποίων η μ.ε.μ. είναι άνω των 3 500 kg αλλά όχι άνω των 7 500 kg· συμπεριλαμβάνεται <u>ρυμουλκούμενο</u> με μ.ε.μ. έως 750 kg	<u>Συνδυασμοί:</u> το έλκον όχημα είναι της υποκατηγορίας C1 και το ρυμουλκούμενο είναι μ.ε.μ. άνω των 750 kg· η μ.ε.μ. του συνδυασμού είναι έως 12 000 kg και η μ.ε.μ. του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τη μάζα του έλκοντος οχήματος χωρίς φορτίο	<u>Μηχανοκίνητα οχήματα</u> για τη μεταφορά προσώπων που διαθέτουν άνω των 17 θέσεων· επιτρέπεται ο συνδυασμός τους με ρυμουλκούμενο του οποίου η μ.ε.μ. δεν είναι άνω των 750 kg	<u>Συνδυασμοί:</u> το έλκον όχημα είναι της υποκατηγορίας D1 και το ρυμουλκούμενο είναι μ.ε.μ. άνω των 750 kg· η συνολική μ.ε.μ. δεν υπερβαίνει τα 12 000 kg και η μ.ε.μ. του ρυμουλκούμενου δεν υπερβαίνει τη μάζα του έλκοντος οχήματος χωρίς φορτίο· το ρυμουλκούμενο δεν χρησιμοποιείται για τη μεταφορά προσώπων

Μέρος II

ΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΜΗΝΕΙΑ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ 91/439/ΕΟΚ

Το μέρος II ορίζει τη νομική ερμηνεία των ειδικών διατάξεων της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ για την άδεια οδήγησης έτσι ώστε να εξασφαλισθεί συνεπής πρακτική εφαρμογή της οδηγίας σύμφωνα με τις αρχές του κοινοτικού δικαίου. Η πείρα δείχνει ότι μια περιεκτική περιλήψη των καταστάσεων που συναντώνται συχνότερα στην πράξη και η νομικά ορθή ερμηνεία της υπάρχουσας κοινοτικής νομοθεσίας που πρέπει να υιοθετηθεί είναι απαραίτητες για τις αρμόδιες αρχές, τις τοπικές αρχές και τους ίδιους τους πολίτες.

Στα διάφορα ερμηνευτικά τμήματα ακολουθείται η ίδια ακριβώς δομή: σκιαγραφείται το πρόβλημα από νομική άποψη, στη συνέχεια το (τα) πρακτικό(-ά) παράδειγμα(-τα) εκθέτει(-τουν) το θέμα και στο τέλος κάθε τμήματος δίδεται η νομική ερμηνεία.

A. ΑΠΑΙΤΗΣΗ ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΤΩΝ ΑΔΕΙΩΝ

A.1. Νομική θέση

Το άρθρο 8 της πρώτης οδηγίας όριζε ότι οι άδειες οδήγησης των κατόχων που έχουν τον τόπο κατοικίας τους σε άλλο κράτος μέλος ισχύουν για ένα έτος. Εντός αυτού του χρονικού διαστήματος, το κράτος μέλος υποδοχής απαιτούσε **υποχρεωτική αντικατάσταση** της αδειάς που είχε εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος.

Το άρθρο 8 παράγραφος 1 είναι διατυπωμένο ως εξής:

«Τα κράτη μέλη θεσπίζουν τις αναγκαίες διατάξεις ώστε αν ο κάτοχος ισχύουσας εθνικής αδειάς ή αδειάς κατά το κοινοτικό υπόδειγμα που έχει εκδοθεί από ένα κράτος μέλος, αποκτήσει διαμονή σε ένα άλλο κράτος μέλος, η άδειά του να διατηρεί την ισχύ της για διάστημα ενός έτους, κατ' ανώτατο όριο, από την απόκτηση της νέας διαμονής. Εντός αυτής της προθεσμίας και αφού ο κάτοχος υποβάλει σχετική αίτηση και καταθέσει την άδειά του, το κράτος της νέας διαμονής του χορηγεί άδεια οδήγησης (κατά το κοινοτικό υπόδειγμα) της αντίστοιχης κατηγορίας ή κατηγοριών χωρίς να τηρηθούν οι προϋποθέσεις του άρθρου 6 [...]».

Το άρθρο 13 όμως της δεύτερης οδηγίας ακύρωσε την πρώτη οδηγία από 1ης Ιουλίου 1996 και το άρθρο 1 παράγραφος 2 της δεύτερης οδηγίας εισήγαγε την **αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης** των αδειών που εκδίδουν τα κράτη μέλη, με αποτέλεσμα να καταργηθεί η υποχρέωση αντικατάστασης των αδειών που προαναφέρθηκε.

Η ένατη αιτιολογική σκέψη του προοιμίου της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ αναφέρει ότι η υποχρέωση αντικατάστασης των αδειών αποτελεί αφεαυτής φραγμό στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και συνεπώς δεν είναι αποδεκτή με βάση την πρόοδο που έχει επιτευχθεί προς την ευρωπαϊκή ολοκλήρωση.

Από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, η αντικατάσταση των αδειών οδήγησης που έχουν εκδοθεί σε κράτος μέλος είναι εν

γίνει καθαρά εθελούσια, καθόσον το άρθρο 8 παράγραφος 1 της εν λόγω οδηγίας ορίζει ότι:

«Σε περίπτωση που ο κάτοχος αδειάς οδήγησης της οποίας η ισχύς δεν έχει λήξει και η οποία έχει εκδοθεί από ένα κράτος μέλος έχει πλέον την κανονική του διαμονή σε άλλο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει την αντικατάσταση της παλαιάς του αδειάς με νέα ισοδύναμη».

Η αντικατάσταση αδειών παραμένει ωστόσο αποδεκτή σε πολύ λίγες περιπτώσεις με βάση το καθεστώς της δεύτερης οδηγίας:

- i) σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2, ένα κράτος μέλος μπορεί να αντικαταστήσει μια άδεια λόγω εφαρμογής εθνικών ποινικών και αστυνομικών διατάξεων. Με βάση τη γενική αρχή του άρθρου 8 παράγραφος 1, η πρακτική αυτή πρέπει να είναι περιορισμένη και να εφαρμόζεται μόνον για σοβαρές τροχαίες παραβάσεις·
- ii) για την ανανέωση των αδειών που λήγουν εκτός επικρατείας του κράτους μέλους έκδοσης, πρέπει να αντικατασταθεί το έγγραφο της αδειάς. Αυτό όμως είναι περισσότερο η πρακτική συνέπεια της ανανέωσης παρά καθαρή αντικατάσταση.

A.2. Περιπτώσεις καταστάσεων

Παράδειγμα 1:

Ένας κάτοχος αδειάς μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στη Γαλλία μετά την 1η Ιουλίου 1996. Παραλείπει να αντικαταστήσει την άδειά του. Το 1997, οι γαλλικές αρχές του ζητούν να αντικαταστήσει την άδειά του. Εκείνος ισχυρίζεται ότι η αρχική άδειά του αναγνωρίζεται βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ χωρίς διατυπώσεις ⁽¹⁴⁾. Επιπλέον, ισχυρίζεται ότι το άρθρο 1 παράγραφος 2 έχει άμεση ισχύ ⁽¹⁵⁾.

Παράδειγμα 2:

Τα γεγονότα είναι ακριβώς τα ίδια με εκείνα του παραδείγματος 1, εξαιρέσει του γεγονότος ότι ο κάτοχος της αδειάς μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στο άλλο κράτος μέλος μεταξύ 1ης Ιουλίου 1995 και 1ης Ιουλίου 1996.

Παράδειγμα 3:

Τα γεγονότα είναι ακριβώς τα ίδια με εκείνα του παραδείγματος 1, εξαιρέσει του γεγονότος ότι ο κάτοχος της αδειάς μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στο άλλο κράτος μέλος πριν την 1η Ιουλίου 1995.

⁽¹⁴⁾ Το ΔΕΚ σημείωσε στην παράγραφο 26 της υπόθεσης C-193/94 (Σκαναβή) ότι οι άδειες οδήγησης πρέπει να αναγνωρίζονται χωρίς διατυπώσεις.

⁽¹⁵⁾ Στην παράγραφο 43 της απόφασης στην υπόθεση C-230/97 (Αωο-γεπι) το ΔΕΚ αναφέρει ρητά ότι το άρθρο 1 παράγραφος 2 της δεύτερης οδηγίας έχει άμεση ισχύ.

A.3. Ερμηνεία του ΔΕΚ στην υπόθεση C-193/94 (Σκαναβή)

Ορισμένες διατάξεις της οδηγίας 80/1263/ΕΟΚ διευκρινίστηκαν από το ΔΕΚ στην υπόθεση C-193/94 της 29ης Φεβρουαρίου 1996 (Σκαναβή). Παρά το γεγονός ότι η πρώτη οδηγία καταργήθηκε από την οδηγία 91/439/ΕΟΚ, πρέπει να αναφερθεί η κρίση του Δικαστηρίου, διότι μπορούν να υφίστανται ακόμη οι συνέπειες των διατάξεων της πρώτης οδηγίας στις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν.

Στην κρίση του, το ΔΕΚ διαχωρίζει το **δικαίωμα οδήγησης** ενός οχήματος από το **έγγραφο της αδειάς**. Το δικαίωμα οδήγησης δεν έχει θιγεί επειδή ο κάτοχος της αδειάς παρέλειψε να αντικαταστήσει το έγγραφο της αδειάς εντός ενός έτους, όπως προδιαγράφει η οδηγία 80/1263/ΕΟΚ. Το άρθρο 8 παράγραφος 1 της πρώτης οδηγίας, η οποία ίσχυε έως την 1η Ιουλίου 1996, όριζε ότι ένα κράτος μέλος απαιτεί από τον κάτοχο αδειάς που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος να την αντικαταστήσει εντός περιόδου ενός έτους (για τη διατύπωση του εν λόγω άρθρου βλέπε προηγούμενως).

Επίσης, το Δικαστήριο αποφάσισε ότι η αντικατάσταση αδειάς δεν αποτελεί νέο δικαίωμα οδήγησης στην επικράτεια του κράτους μέλους υποδοχής αλλά απλώς απόδειξη ύπαρξης του δικαιώματος αυτού. Το δικαίωμα αυτό παραχωρήθηκε στον κάτοχο από άλλο κράτος μέλος, πράγμα που εκφράζεται με την έκδοση εγγράφου αδειάς αντικατάστασης. Το ΔΕΚ σημείωσε ότι η αρχική άδεια παραμένει έγκυρη στο κράτος μέλος όπου εκδόθηκε και εξακολουθεί να αναγνωρίζεται από τα υπόλοιπα κράτη μέλη, ανεξάρτητα από το γεγονός εάν αντικαταστάθηκε ή όχι (αιτιολογική σκέψη 32).

Σχετικά με την **αναλογικότητα των κυρώσεων** λόγω παράλειψης αντικατάστασης, το άρθρο 43 της συνθήκης ΕΚ απαγορεύει να εξομοιώνεται το άτομο που δεν αντικατέστησε την άδειά του με ένα άτομο που οδηγεί χωρίς άδεια οδήγησης (παράγραφος 39 της απόφασης). Αυτή η νομική αξιολόγηση είναι κυρίαρχης σημασίας για την εκτίμηση της αναλογικότητας των κυρώσεων.

A.4. Δύση

Με βάση τις υπάρχουσες αρχές της κοινοτικής νομοθεσίας, οι οποίες διευκρινίστηκαν περαιτέρω από το ΔΕΚ, ισχύουν τα ακόλουθα στα πρακτικά παραδείγματα που προαναφέρθηκαν:

A.4.1. Ο κάτοχος αδειάς μετέφερε τον τόπο κατοικίας του μετά την 1η Ιουλίου 1996

Η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης στο άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ ισχύει άμεσα με την έναρξη ισχύος της οδηγίας την 1η Ιουλίου 1996⁽¹⁶⁾. Συνεπώς, δεν είναι δυνατόν να απαιτηθεί αντικατάσταση της αδειάς μετά την ημερομηνία αυτή, είναι δε καθαρά εθελούσια σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 της δεύτερης οδηγίας. Άρα στο παράδειγμα 1 τα κράτη μέλη δεν μπορούν να επιβάλλουν την υποχρεωτική αντικατάσταση.

A.4.2. Ο κάτοχος αδειάς μετέφερε τον τόπο κατοικίας του μεταξύ 1ης Ιουλίου 1995 και 1ης Ιουλίου 1996

Όπως περιγράφηκε προηγουμένως, το άρθρο 8 παράγραφος 1 της πρώτης οδηγίας απαιτούσε υποχρεωτική αντικατάσταση των αδειών εντός ενός έτους. Η οδηγία 91/439/ΕΟΚ, η οποία άρχισε να ισχύει την 1η Ιουλίου 1996, εισήγαγε καθεστώς αντικατάστασης καθαρά εθελούσιου χαρακτήρα. Ο συνδυασμός των δύο διαφορετικών διατάξεων στην πρώτη και τη δεύτερη οδηγία οδήγησε σε ουσιαστική αναδρομική κατάργηση της υποχρεωτικής αντικατάστασης από την 1η Ιουλίου 1995, ένα έτος πριν την έναρξη ισχύος της δεύτερης οδηγίας. Στο παράδειγμα 2, επομένως, δεν μπορεί να υποχρεωθεί ο κάτοχος αδειάς να την αντικαταστήσει.

A.4.3. Ο κάτοχος αδειάς μετέφερε τον τόπο κατοικίας του πριν την 1η Ιουλίου 1995

Στην περίπτωση αυτή, ο κάτοχος αδειάς οδηγούσε με έγγραφο, μη έγκυρο πλέον μετά τη λήξη της περιόδου ενός έτους, παραβαίνοντας κατά τον τρόπο αυτόν την εθνική διοικητική νομοθεσία. Ωστόσο, η αρχική άδεια παρέμεινε κανονικά έγκυρη στο κράτος μέλος όπου εκδόθηκε και εξακολουθεί να αναγνωρίζεται από όλα τα υπόλοιπα κράτη μέλη. Για το λόγο αυτό και επειδή η αντικατάσταση είναι πλέον τελείως εθελούσια από τη στιγμή που τέθηκε σε ισχύ η οδηγία 91/439/ΕΟΚ, η υποχρεωτική αντικατάσταση της αδειάς μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας πρέπει να θεωρείται νομική τήρηση των τύπων, η οποία αποτελεί παράβαση των κανόνων που διέπουν την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων⁽¹⁷⁾.

Στο παράδειγμα 3 ο κάτοχος αδειάς μπορεί επομένως να υποχρεωθεί να αντικαταστήσει την άδειά του μόνον υπό πολύ εξαιρετικές περιστάσεις, ιδίως εάν μια εθνική διάταξη ίσχυε πριν την 1η Ιουλίου 1996 για γεγονότα που συνέβησαν πριν την ημερομηνία αυτή. Ωστόσο, ένας πολίτης της Κοινότητας μπορεί να προσφύγει κατά της εφαρμογής των κανόνων που επιβάλλουν υποχρεωτική αντικατάσταση μετά την 1η Ιουλίου 1996, καθόσον η εφαρμογή αυτή αντιβαίνει την κοινοτική νομοθεσία, ακόμη και εάν δεν έχει μεταφερθεί η δεύτερη οδηγία στο κράτος μέλος όπου εφαρμόζονται αυτοί οι κανόνες εφαρμογής.

Το παράδειγμα 3 είναι επομένως θεωρητικού χαρακτήρα διότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν γνωρίζει να εκκρεμεί τέτοια περίπτωση σε εθνικό δικαστήριο κάποιου κράτους μέλους.

A.4.4. Επιβολή κυρώσεων λόγω παράλειψης αντικατάστασης της αδειάς

Όσον αφορά τις παραβάσεις που διαπράχθηκαν πριν την 1η Ιουλίου 1995 (παράδειγμα 3), από τις αρχές που όρισε το ΔΕΚ απορρέουν τα εξής: η παράλειψη αντικατάστασης της αδειάς εντός ενός έτους με βάση το καθεστώς της πρώτης οδηγίας δεν θίγει κατά κανένα τρόπο το δικαίωμα οδήγησης αλλά αποτελεί περισσότερο παράλειψη συμμόρφωσης προς μια διοικητική υποχρέωση. Το Δικαστήριο χαρακτήρισε λοιπόν την επιβολή ποινικών κυρώσεων για μη συμμόρφωση προς την απαίτηση αντικατάστασης εν γένει δυσανάλογη, ακόμη και εάν οι επιβαλλόμενες ποινές είναι μόνον χρηματικές (αιτιολογική σκέψη 37 της υπόθεσης C-193/94 Σκαναβή).

⁽¹⁶⁾ Βλέπε ΔΕΚ στην υπόθεση C-230/97, αιτιολογική σκέψη 43.

⁽¹⁷⁾ Κατ' ανάλογη εφαρμογή των κανόνων που έχει θεσπίσει το ΔΕΚ στην υπόθεση C-265/88 Messner (βλέπε ιδίως αιτιολογική σκέψη 8).

Ωστόσο, τα κράτη μέλη μπορούν να επιβάλλουν διοικητικές κυρώσεις. Οι κυρώσεις όμως αυτές πρέπει να είναι ανάλογες και όχι δυσανάλογες της παράβασης. Συγκεκριμένα, δεν μπορούν να είναι τόσο αυστηρές ώστε να αποβαίνουν εμπόδιο στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων. Οι περιορισμοί αυτοί στην επιβολή κυρώσεων έχουν υποστηριχθεί επανειλημμένα από τη νομολογία του ΔΕΚ ⁽¹⁸⁾. Επίσης, αυτή η επιβολή κυρώσεων μπορεί να εφαρμοσθεί μόνον με την προϋπόθεση ότι το εθνικό δίκαιο δεν προβλέπει αναδρομική εφαρμογή ευνοϊκότερων διατάξεων ποινικού δικαίου που ενδεχομένως τέθηκαν σε ισχύ όταν η δεδομένη υπόθεση εκκρεμούσε ακόμη ενώπιον του δικαστηρίου. Επιπλέον, το κοινοτικό δίκαιο δεν εμποδίζει κάποιο εθνικό δικαστήριο να μην εφαρμόζει το άρθρο 1 παράγραφος 2 και το άρθρο 8 παράγραφος 1 της δεύτερης οδηγίας, ακόμη και όταν το παράπτωμα έχει διαπραχθεί πριν την 1η Ιουλίου 1995 (βλέπε υπόθεση του ΔΕΚ 230/97, σημείο 2 του διατακτικού της απόφασης).

Εάν ένα πολίτης της Κοινότητας άλλαξε τον τόπο κατοικίας του μετά την 1η Ιουλίου 1995 (παράδειγματα 1 και 2) και δεν αντικατέστησε την άδειά του, ο κάτοχος της άδειας δεν έχει διαπράξει παράβαση διότι η αντικατάσταση είναι πλέον εθελούσια. Στις περιπτώσεις αυτές αποκλείεται η επιβολή οιασδήποτε κύρωσης, ποινικής ή διοικητικής.

B. ΑΜΟΙΒΑΙΑ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗ ΤΩΝ ΑΔΕΙΩΝ

B.1. Αναγνώριση των αδειών με μειωμένα δικαιώματα κατά την αντικατάστασή τους

B.1.1. Νομική θέση

Με βάση το καθεστώς της πρώτης οδηγίας, η αρχική άδεια παραμένει σε ισχύ στο κράτος μέλος έκδοσής της. Η άδεια οδήγησης που εκδίδεται σε αντικατάστασή της αποτελεί απλώς απόδειξη του δικαιώματος οδήγησης αλλά δεν καθορίζει το δικαίωμα, καθόσον το δικαίωμα οδήγησης καθορίζεται από το κράτος μέλος έκδοσης ⁽¹⁹⁾. Από άποψη παράγωγου κοινοτικού δικαίου, μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, δεν υφίσταται διαχωρισμός μεταξύ εγγράφου της άδειας και δικαιώματος οδήγησης. Εφόσον η οδηγία, εκτός όλων των άλλων, εναρμονίζει τις κατηγορίες αδειών, την ελάχιστη ηλικία του κατόχου και τους όρους έκδοσης μιας άδειας, και εφόσον επομένως οι άδειες δείχνουν με σαφήνεια τι δικαιούται ο κάτοχος άδειας, όλα τα δικαιώματα που αναγράφονται σε μια άδεια πρέπει να αναγνωρίζονται σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Το πεδίο εφαρμογής των δικαιωμάτων των αδειών που χορηγήθηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 1996 δεν είναι δυνατόν να καθορίζεται στο έγγραφο της άδειας. Για τις άδειες αυτές ισχύει το άρθρο 10 της δεύτερης οδηγίας: οι πίνακες ισοτιμιών, οι οποίοι καταρτίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 10 της δεύτερης οδηγίας, καθορίζουν τα ισχύοντα δικαιώματα σύμφωνα με το άρθρο 3 της δεύτερης οδηγίας. Επίσης, το άρθρο 8 της οδηγίας 80/1263/ΕΟΚ ορίζει ότι το κράτος μέλος υποδοχής οφείλει να εκδίδει άδεια οδήγησης για την αντίστοιχη κατηγορία ή κατηγορίες του δεδομένου κατόχου άδειας. Ο περιορισμός των δικαιωμάτων που έχουν χορηγηθεί

σε άλλα κράτη μέλη (τα οποία ασκούσαν ευρέως πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ) μπορεί λοιπόν να δικαιολογηθεί μόνον εφόσον αποτελεί περιορισμό του εγγράφου και όχι του αρχικού δικαιώματος οδήγησης.

Εφόσον ο κάτοχος ήταν υποχρεωμένος να λάβει διαφορετικό έγγραφο κατά την αντικατάσταση της άδειας του, δεν ήταν δυνατόν να παρουσιάσει απόδειξη του αρχικού του δικαιώματος με το (περιορισμένο) έγγραφο. Έτσι δεν είχε το δικαίωμα να οδηγήει οχήματα κατηγοριών άλλων εκτός από εκείνες που αναγράφονταν στην άδεια.

Εφόσον ένας περιορισμός που έχει επιβληθεί από το κράτος μέλος υποδοχής με βάση την οδηγία 80/1263/ΕΟΚ ίσχυε μόνον στην εθνική επικράτεια, τα υπόλοιπα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να αναγνωρίσουν τον περιορισμό, εφόσον ο κάτοχος της άδειας μεταφέρει τον τόπο κατοικίας του σε άλλο κράτος μέλος. Συνεπώς τα δικαιώματα ενός κατόχου άδειας, τα οποία είναι περιορισμένα στο κράτος μέλος υποδοχής, μπορούν είτε να περιορισθούν είτε να επεκταθούν περισσότερο σε περίπτωση διαδοχικής αλλαγής του τόπου κατοικίας σε τρίτο κράτος μέλος.

Σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 (τελευταία φράση) της οδηγίας 80/1263/ΕΟΚ, το κράτος μέλος υποδοχής έχει το δικαίωμα να απορρίψει την αντικατάσταση μιας άδειας μόνον σε περίπτωση που εθνικές του διατάξεις αποκλείουν την έκδοσή της.

B.1.2. Περιπτώσεις καταστάσεων

Παράδειγμα 4:

Ένας Γερμανός κάτοχος άδειας μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στη Γαλλία πριν από την 1η Ιουλίου 1995. Σύμφωνα με την πρακτική αντικατάστασης την εποχή εκείνη, του χορηγήθηκε γαλλική άδεια κατηγορίας Β, η οποία παρέχει το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων έως 3,5 τόνων, σε αντικατάσταση της γερμανικής του άδειας «Klasse 3», η οποία παρέχει το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων έως 7,5 τόνων (ή ακόμη και 18,25 τόνων) στη γερμανική επικράτεια. Εξακολουθώντας να είναι κάτοικος της Γαλλίας, ζητεί το πλήρες δικαίωμα που απορρέει από το αρχικό γερμανικό δικαίωμα οδήγησης μετά την 1η Ιουλίου 1996, επικαλούμενος την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Παράδειγμα 5:

Όπως στο παράδειγμα 4, το αρχικό δικαίωμα έχει περιορισθεί. Μετά την 1η Ιουλίου 1996 ο κάτοχος άδειας μετακομίζει σε τρίτο κράτος μέλος και ζητεί πλήρη αναγνώριση του αρχικού του δικαιώματος οδήγησης εκεί.

Παράδειγμα 6:

Όπως στο παράδειγμα 4, το αρχικό δικαίωμα έχει περιορισθεί. Μετά την 1η Ιουλίου 1996 ο κάτοχος άδειας μετακομίζει πίσω στο κράτος μέλος έκδοσης και ζητεί το πλήρες αρχικό του δικαίωμα οδήγησης εκεί, σύμφωνα με το αρχικό δικαίωμα οδήγησης, το οποίο του είχε χορηγηθεί επ' ευκαιρία της έκδοσης της αρχικής άδειας στο κράτος έκδοσης.

⁽¹⁸⁾ Βλέπε ιδίως υποθέσεις C-265/88 Messner (αιτιολογική σκέψη 14) και C-24/97 Επιτροπή κατά Γερμανίας (αιτιολογική σκέψη 14).

⁽¹⁹⁾ Βλέπε αιτιολογική σκέψη 31, 32 και 34 της απόφασης του ΔΕΚ στην υπόθεση C-193/94 — Σκαναβή.

B.1.3. Λύση

Στην παράγραφο 32 της υπόθεσης C-193/94, το ΔΕΚ διευκρίνισε ότι το αρχικό δικαίωμα οδήγησης παραμένει αμετάβλητο και έγκυρο στο κράτος μέλος έκδοσης. Επίσης, η οδηγία 91/439/ΕΟΚ δεν παραπέμπει σε διαχωρισμό μεταξύ δικαιώματος οδήγησης και εγγράφου οδήγησης και θεσπίζει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών. Η διατήρηση ή η πλήρης ανάκτηση του αρχικού δικαιώματος οδήγησης είναι το αποτέλεσμα της συνεχούς ύπαρξης του δικαιώματος στο κράτος μέλος έκδοσης, ανεξάρτητα από την καθιέρωση της αρχής της αμοιβαίας αναγνώρισης.

Η ανάκτηση των δικαιωμάτων που έχουν περιορισθεί βασίζεται λοιπόν σε διαφορετικούς νομικούς λόγους από τη διατήρηση των διευρυμένων δικαιωμάτων (βλέπε κατωτέρω).

Όσον αφορά τη διεκδίκηση αναγνώρισης του αρχικού δικαιώματος οδήγησης μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ είτε στο κράτος υποδοχής ή σε τρίτο κράτος μέλος (παραδείγματα 4 και 5), από όσα προαναφέρθηκαν συνάγεται ότι ο κάτοχος αδειάς **δεν μπορεί** να ζητήσει τα πλήρη αρχικά του δικαιώματα. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να αναγνωρίζουν μόνον το έγγραφο της αδειάς. Στα παραδείγματα που αναφέρθηκαν, το έγγραφο αυτό παρέχει απόδειξη λιγότερων δικαιωμάτων από το αρχικό δικαίωμα οδήγησης. Εφόσον το αρχικό δικαίωμα οδήγησης παρέμεινε αμετάβλητο μόνον στο κράτος μέλος έκδοσης, η ανάκτηση του δικαιώματος αυτού σε άλλα κράτη μέλη δεν μπορεί επομένως να βασισθεί στην αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, αφού η πλήρης επέκταση του δικαιώματος δεν αναφέρεται ρητά στο έγγραφο.

Εάν ο κάτοχος διεκδικήσει πλήρη αναγνώριση του αρχικού του δικαιώματος οδήγησης στο κράτος μέλος έκδοσης (παράδειγμα 6), αυτός δικαιούται να ανακτήσει το δικαίωμα αυτό, αφού το αρχικό δικαίωμα οδήγησης παρέμεινε αμετάβλητο εκεί σύμφωνα με τις αρχές που όρισε το ΔΕΚ ⁽²⁰⁾.

Συνιστάται να χορηγούνται στους κατόχους αδειάς, οι οποίοι δικαιούνται να ζητήσουν τα προηγούμενα δικαιώματά τους, τα διευρυμένα δικαιώματα μόνον κατόπιν αίτησης και μετά την κατάθεση της αδειάς που έχει εκδοθεί σε αντικατάσταση. Κατά τον τρόπο αυτό μπορούν να αναγράφονται όλα τα δικαιώματα στη νέα άδεια που θα εκδώσει το κράτος μέλος έκδοσης.

B.2. Αναγνώριση αδειών με πρόσθετα δικαιώματα κατά την αντικατάστασή τους

B.2.1. Νομική θέση

Από την πρώτη και την ένατη αιτιολογική σκέψη της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, καθώς και από το άρθρο 13 αυτής, που κατάρτησε πλήρως την οδηγία 80/1263/ΕΟΚ, απορρέει ότι ισχύει μόνον η **πλήρης** αμοιβαία αναγνώριση με την έναρξη ισχύος της δεύτερης

οδηγίας. Στις περιπτώσεις που χορηγήθηκαν πρόσθετα δικαιώματα κατά την αντικατάσταση, τα δικαιώματα αυτά δεν απορρέουν από το αρχικό δικαίωμα οδήγησης αλλά χορηγήθηκαν με βάση την εφαρμογή της ισχύουσας εθνικής νομοθεσίας στο κράτος μέλος υποδοχής. Έτσι, ο περιορισμός των επεκταθέντων δικαιωμάτων μετά την εκ των υστέρων αλλαγή του τόπου κατοικίας σε άλλο κράτος μέλος ή στο κράτος μέλος έκδοσης είναι αποδεκτός εφόσον η δεύτερη αλλαγή του τόπου κατοικίας επήλθε πριν από την έναρξη ισχύος της δεύτερης οδηγίας. Τα πράγματα έχουν έτσι διότι το επεκταθέν δικαίωμα χορηγήθηκε βάσει της εθνικής νομοθεσίας άλλου κράτους μέλους.

Μόνον τα δικαιώματα που αναγράφονται στα έγγραφα της αδειάς πρέπει να αναγνωρίζονται πλήρως από την έναρξη της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ. Σε περίπτωση διαδοχικής αλλαγής του τόπου κατοικίας του κατόχου της αδειάς μετά την 1 Ιουλίου 1996, ο περιορισμός των δικαιωμάτων αυτών αποκλείεται εν γένει, διότι οι δυνατότητες περιορισμένης εφαρμογής των εθνικών κανόνων είναι μειωμένες βάσει του άρθρου 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ.

B.2.2. Περιπτώσεις καταστάσεων

Παράδειγμα 7:

Ένας Γάλλος κάτοχος αδειάς κατηγορίας Β που έχει το δικαίωμα να οδηγήσει οχήματα έως 3,5 τόνων το 1990 μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στη Γερμανία. Εκεί του χορηγήθηκε σε αντικατάσταση η συνήθης άδεια «Klasse 3», η οποία παρέχει το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων έως 7,5 τόνων (ή ακόμη και 18,25 t). Πριν από την 1η Ιουλίου 1996 ο κάτοχος επανέφερε τον τόπο κατοικίας του στη Γαλλία, όπου ήταν υποχρεωμένος να αντικαταστήσει και πάλι τη γερμανική άδεια με τη γαλλική, η οποία περιορίζει το γερμανικό δικαίωμα. Μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ ο κάτοχος της αδειάς διεκδικεί πλήρη αναγνώριση των γερμανικών δικαιωμάτων.

Παράδειγμα 8:

Ένας Ιρλανδός κάτοχος αδειάς Β μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1993. Εκεί σε αντικατάσταση της αρχικής του αδειάς, του χορηγήθηκε άδεια η οποία παρέχει επιπλέον το δικαίωμα οδήγησης οχημάτων των κατηγοριών C1 και C1+E, όπως και των κατηγοριών D1 και D1+E «για μη επαγγελματική χρήση». Μετά την επαναφορά του τόπου κατοικίας του στην Ιρλανδία μετά την 1η Ιουλίου 1996, επικαλείται την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης που θεσπίζει το άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ και αντιτίθεται σε οιαδήποτε αλλαγή των δικαιωμάτων της βρετανικής αδειάς η οποία είχε εκδοθεί σε αντικατάσταση.

Παράδειγμα 9:

Ένας Γάλλος κάτοχος αδειάς μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στη Γερμανία πριν από την 1η Ιουλίου 1996, όπου το δικαίωμα οδήγησης που είχε επεκτάθηκε στην «Klasse 3». Πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ άλλαξε τον τόπο κατοικίας του από τη Γερμανία σε τρίτο κράτος μέλος, όπου ζητεί πλήρη αναγνώριση του επεκταθέντος δικαιωμάτός του.

⁽²⁰⁾ Εάν εφαρμοζόταν στην περίπτωση αυτή η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης, το κράτος μέλος έκδοσης θα ήταν υποχρεωμένο να αναγνωρίζει μόνον το περιορισμένο δικαίωμα που έχει καταγραφεί στο έγγραφο που αντικαταστάθηκε πριν.

Παράδειγμα 10:

Όπως στο παράδειγμα 9, το αρχικό δικαίωμα επεκτάθηκε επ' ευκαιρία αντικατάστασης της αδειάς. Μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, ο κάτοχος της αδειάς μεταφέρει τον τόπο κατοικίας του σε τρίτο κράτος μέλος και ζητεί πλήρη αναγνώριση του επεκταθέντος δικαιώματός του με βάση την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης.

B.2.3. Λύση

Στην περίπτωση της αδειάς που επεκτάθηκε επ' ευκαιρία της αντικατάστασής της αλλά περιορίστηκε και πάλι λόγω της μετέπειτα αλλαγής του τόπου κατοικίας ξανά στο κράτος μέλος έκδοσης πριν από την 1η Ιουλίου 1996 (παράδειγμα 7), ο περιορισμός αυτός θα μπορούσε να διατηρηθεί, ακόμη και μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ. Ο κάτοχος, του οποίου η άδεια επεκτάθηκε για κάποια χρονική περίοδο στο παρελθόν αλλά περιορίστηκε και πάλι πριν από την έναρξη ισχύος της αμοιβαίας αναγνώρισης, δεν έχει νομικούς λόγους στους οποίους να μπορεί να στηρίξει τη διατήρηση της επέκτασης των δικαιωμάτων. Το έγγραφο του κατόχου, το οποίο περιέχει τα επεκταθέντα δικαιώματα, έχει αντικατασταθεί και περιέχει πλέον το αρχικό δικαίωμα· το αρχικό δικαίωμα οδήγησης παραμένει αμετάβλητο.

Εάν η άδεια επεκτάθηκε επ' ευκαιρία της αντικατάστασής της και ο κάτοχος επανέφερε τον τόπο κατοικίας του στο κράτος έκδοσης μετά την 1η Ιουλίου 1996 (παράδειγμα 8), τα επεκταθέντα δικαιώματά του πρέπει να αναγνωρισθούν πλήρως σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης. Η εφαρμογή του άρθρου 1 παράγραφος 2 αποκλείει τον μετέπειτα περιορισμό αυτών των επεκταθέντων δικαιωμάτων, όπως και κάθε παραπομπή στα αρχικά λιγότερο επεκταθέντα δικαιώματα.

Εάν τα δικαιώματα επεκτάθηκαν και ο κάτοχος μετέφερε τον τόπο κατοικίας του σε τρίτο κράτος μέλος πριν από την 1η Ιουλίου 1996 (παράδειγμα 9), ο μετέπειτα περιορισμός των διευρυμένων δικαιωμάτων του παραμένει νομικά επιτρεπτός, εφόσον το τρίτο κράτος μέλος ασκεί ενδεχομένως αυστηρότερη πολιτική έκδοσης των αδειών από το κράτος μέλος όπου επεκτάθηκε η άδεια. Επιπλέον, το τρίτο κράτος μέλος οφείλει να αναγνωρίσει το αρχικό δικαίωμα οδήγησης που παραχωρήθηκε από το κράτος μέλος έκδοσης, μπορεί όμως να το περιορίσει στην επικράτειά του.

Εάν ο κάτοχος της αδειάς με επεκταθέντα δικαιώματα μετέφερε τον τόπο κατοικίας του σε τρίτο κράτος μέλος μετά την 1η Ιουλίου 1996 (παράδειγμα 10), κάθε τρίτο κράτος μέλος είναι υποχρεωμένο να αναγνωρίσει όλα τα δικαιώματα, ακόμη και εκείνα τα οποία παραχωρήθηκαν επιπροσθέτως από δεύτερο κράτος μέλος, σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης (βλέπε παράδειγμα 8).

Σε περίπτωση κλοπής ή απώλειας αδειάς που περιείχε επεκταθέντα δικαιώματα (παράδειγμα 8 και 10), ισχύουν τα ακόλουθα: το κράτος μέλος έκδοσης έχει πάντοτε στην κατοχή του την αρχική άδεια. Εάν ο κάτοχος της αδειάς έχει εκεί τον τόπο κατοικίας του (παράδειγμα 8), οι αρμόδιες αρχές οφείλουν να προβούν σε έρευνες

σε συνεργασία με τις αρχές που χορήγησαν τα επεκταθέντα δικαιώματα και είναι υποχρεωμένες να εκδώσουν νέα άδεια, η οποία να περιέχει όλα τα δικαιώματα. Στο παράδειγμα 10, το κράτος μέλος υποδοχής είναι αρμόδιο να εκδώσει τη νέα άδεια σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 5, που θα περιέχει όλα τα δικαιώματα που είχαν χορηγηθεί προηγουμένως.

Σημειώνεται ότι οι νομικές λύσεις που προτείνονται ανωτέρω δεν μπορούν να οδηγήσουν σε νέο «τουρισμό αδειών»⁽²¹⁾: επειδή η οδηγία 91/439/ΕΟΚ έχει μεταφερθεί σε όλα τα κράτη μέλη, οι κατηγορίες αδειών και οι όροι έκδοσής τους έχουν εναρμονιστεί. Επομένως δεν μπορούν να αποκτηθούν επεκταθέντα δικαιώματα πλέον μετά τη μεταφορά της δεύτερης οδηγίας στο εσωτερικό δικαίο. Τα δικαιώματα που υπερβαίνουν εκείνα που ορίζει το άρθρο 3 της οδηγίας (π.χ. σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 4) ισχύουν μόνο στην εθνική επικράτεια και στην άδεια αναγράφεται μόνον το βασικό δικαίωμα όπως ορίζει το άρθρο 3. Τα υπόλοιπα κράτη μέλη δεν είναι υποχρεωμένα να αναγνωρίζουν αυτά τα επεκταθέντα δικαιώματα, ακόμη και αν έχουν χορηγηθεί σύμφωνα με τη δεύτερη οδηγία.

B.2.4. Επεξηγηματική παρατήρηση σχετικά με κάποια εναλλακτική λύση

Ο περιορισμός των επεκταθέντων δικαιωμάτων στα αρχικά δικαιώματα στο κράτος έκδοσης μετά την 1η Ιουλίου 1996 θα ήταν σε αντίθεση με τις βασικές αρχές του κοινοτικού δικαίου, ιδίως με την ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και την αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης. Κάθε πολίτης της Κοινότητας μπορεί να επικαλείται δικαιώματα, τα οποία του έχουν παραχωρηθεί από τη δεύτερη οδηγία, ακόμα και στο κράτος μέλος του. Η αναφορά αυτή μπορεί να πραγματοποιείται χωρίς διακρίσεις σχετικά με τον τόπο έκδοσης της αδειάς, ο οποίος είναι το κράτος μέλος όπου έχει τον τόπο κατοικίας του ο κάτοχος της αδειάς⁽²²⁾.

Επίσης, μια τέτοια προσέγγιση θα μπορούσε να οδηγήσει σε περιορισμό μόνον στο κράτος έκδοσης. Σε περίπτωση που ο κάτοχος ενός τέτοιου δικαιώματος αλλάξει τον τόπο κατοικίας του σε τρίτο κράτος εντός της ΕΕ (βλέπε παράδειγμα 10), πρέπει να αναγνωριστεί το πλήρες δικαίωμά του στο τρίτο κράτος μέλος, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ.

B.3. Παράλειψη κατάθεσης του αρχικού εγγράφου**B.3.1. Νομική θέση**

Εάν οι οδηγοί έχουν υπό την κατοχή τους περισσότερες από μία άδειες διότι δεν αντικατέστησαν την αρχική άδεια ή εσφαλμένα

⁽²¹⁾ «Τουρισμός αδειών» είναι το φαινόμενο που συναντάται στην πράξη: οι υποψήφιοι οδηγοί υποβάλλονται σε εξετάσεις για την απόκτηση αδειάς σε μια χώρα άλλη από την χώρα του τόπου κατοικίας τους. Οι λόγοι είναι είτε ότι η άδεια οδήγησης μπορεί να αποκτηθεί πιο εύκολα απ' ό,τι στη χώρα του τόπου κατοικίας (π.χ. δεν απαιτούνται υποχρεωτικά μαθήματα οδήγησης ή θεωρητική δοκιμασία) είτε ότι οι συνολικές δαπάνες απόκτησης της αδειάς είναι μικρότερες απ' ό,τι στη χώρα του τόπου κατοικίας.

⁽²²⁾ Για την περιγραφή αυτού του τύπου της διακριτικής μεταχείρισης βλέπε ΔΕΚ στην υπόθεση C-19/92 Kraus και C-212/97 Centros.

απέκτησαν αντίγραφό της, είναι προφανές ότι παραβιάζουν το άρθρο 7 παράγραφος 5 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ. Η κατοχή αδειών περισσότερων της μιας είναι επίσης σε αντίθεση με την πρώτη οδηγία, καθόσον η πρώτη οδηγία προδιαγράφει την υποχρεωτική αντικατάσταση των αδειών εντός ενός έτους από τη μεταφορά του τόπου κατοικίας σε άλλο κράτος μέλος.

Το άρθρο 7 παράγραφος 5 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ προβλέπει σαφώς και αναμφισβήτητα ότι κανένας δεν μπορεί να έχει υπό την κατοχή του άδεια οδήγησης από κράτη μέλη περισσότερα του ενός. Εάν ο κάτοχος περισσότερων της μιας αδειών επικαλεστεί την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης μετά την 1η Ιουλίου 1996, το πράττει αυτό καταχρηστικά.

Επίσης, το ΔΕΚ έχει πάντοτε υποστηρίξει⁽²³⁾ ότι τα κράτη μέλη έχουν ενδεχομένως νόμιμα συμφέροντα να αποτρέπουν ορισμένους υπηκόους τους, με μέσα που τους παρέχονται βάσει της συνθήκης, από την απόπειρα να αποφεύγουν την εθνική νομοθεσία. Εφόσον το νόμιμο συμφέρον είναι το ίδιο, φαίνεται σκόπιμη η ανάλογη εφαρμογή του κανόνα αυτού σε όλους τους κατοίκους στην εθνική επικράτεια, οι οποίοι ενδεχομένως είναι υπήκοοι άλλων κρατών μελών. Στις περιπτώσεις αυτές, τα κράτη μέλη μπορούν να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για να εμποδίζουν πολίτες (και κατοίκους) να επικαλούνται διατάξεις του κοινοτικού δικαίου με δόλιο ή καταχρηστικό τρόπο.

B.3.2. Περιπτώσεις καταστάσεων

Παράδειγμα 11:

Ένας πολίτης της ΕΚ μετέφερε τον τόπο κατοικίας του σε άλλο κράτος μέλος πριν από την 1η Ιουλίου 1995 και αντικατέστησε την άδεια του εκεί. Η αρχική άδεια επιστράφηκε στις αρχές έκδοσης, ο κάτοχος της άδειας όμως (παράνομα) κράτησε αντίγραφο της αρχικής άδειας. Μετά την 1η Ιουλίου 1996 ζητεί τα αρχικά του δικαιώματα στο κράτος μέλος υποδοχής που συνδέονται με το αρχικό δικαίωμα οδήγησης, το οποίο μπορεί πάντοτε να αποδείξει παρουσιάζοντας το αντίγραφο της άδειας.

Παράδειγμα 12:

Ένας πολίτης της Κοινότητας μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στη Νορβηγία ή τη Σουηδία πριν από την 1η Ιανουαρίου 1994. Στις χώρες αυτές, οι κάτοχοι αδειάς δεν ήταν υποχρεωμένοι να καταθέτουν τις αρχικές άδειές τους στις αρχές μετά την έκδοση της εθνικής άδειας. [Σημείωση: είναι πιθανό αυτό να συνέβη και σε άλλα κράτη μέλη.] Μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ και σύμφωνα με την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης στο άρθρο 1 παράγραφος 2, ο εν λόγω κάτοχος αδειάς διεκδίκησε το αρχικό του δικαίωμα (χωρίς να έχει αλλάξει τον τόπο κατοικίας του) το οποίο μπορεί να αποδείξει ότι έχει με την αρχική άδεια.

B.3.3. Λύση

Τα κράτη μέλη οφείλουν να ζητούν από έναν κάτοχο αδειάς να καταθέτει όλα τα έγγραφα αδειάς στις αρμόδιες αρχές του κράτους

μέλους υποδοχής και να εκδίδουν νέα άδεια κατόπιν, μόλις ενημερωθούν ότι ο κάτοχος έχει περισσότερες άδειες. Η προσέγγιση αυτή είναι εφαρμόσιμη και στο παράδειγμα 11 και στο παράδειγμα 12.

Η κατάσταση που θα προέκυπτε όσον αφορά την επέκταση των δικαιωμάτων εάν το κοινοτικό δίκαιο είχε τηρηθεί πλήρως εξ αρχής, απομένει να εξακριβωθεί. Εάν ένας οδηγός έχει στην κατοχή του δύο άδειες, εκ των οποίων η μία περιέχει πολύ πιο εκτεταμένα δικαιώματα από την άλλη, και εφόσον αυτή η τελευταία είναι το μόνο έγγραφο που θα είχε ουσιαστικά στην κατοχή του εάν είχε συμμορφωθεί προς την κοινοτική νομοθεσία εξ αρχής, τα πρόσθετα δικαιώματα είναι δυνατόν να περιοριστούν ακόμη και μετά την έναρξη ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ. Η λύση αυτή ισχύει για τις περιπτώσεις απάτης όπως εκείνη στο παράδειγμα 11.

Σε περίπτωση που ο κάτοχος αδειάς είναι υπήκοος του κράτους μέλους που επιβάλλει αντικατάσταση της αδειάς, η νομική βάση για τη διαδικασία που περιγράφηκε προηγουμένως προκύπτει από τη σχετική νομολογία του ΔΕΚ που προαναφέρθηκε. Τα κράτη μέλη μπορούν να αποτρέπουν τους υπηκόους τους να επικαλούνται την κοινοτική νομοθεσία (π.χ.: την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης) με καταχρηστικό ή δόλιο τρόπο (παράδειγμα 11).

Όσον αφορά την επιβολή διοικητικών ποινών σε περίπτωση απάτης (παράδειγμα 11), υπενθυμίζεται η περιγραφή της επιβολής κυρώσεων σε περίπτωση παράλειψης αντικατάστασης της αδειάς (τμήμα Β.4.4 ανωτέρω).

Όσον αφορά το παράδειγμα 12 όμως, στο οποίο η κατάσταση που περιγράφεται απορρέει από εθνικούς κανόνες χωρών μη μελών την εποχή εκείνη του ΕΟΧ και επομένως μη υποχρεωμένων να εφαρμόζουν τις διατάξεις της πρώτης οδηγίας, κανενός είδους κυρώσεις δεν μπορούν να επιβληθούν σε όσους έχουν περισσότερες άδειες. Το ίδιο ισχύει για τα κράτη μέλη που ακολουθούσαν την ίδια πρακτική παρά την υποχρέωση συμμόρφωσής τους προς το κοινοτικό δίκαιο, καθόσον δεν επιτρέπεται να επιβάλλονται κυρώσεις για νομοθετικές παραλείψεις ή παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου από το κράτος μέλος υποδοχής σε πολίτες κατοίκους άλλου κράτους μέλους. Οι συγκεκριμένοι κάτοχοι κράτησαν νόμιμα τα έγγραφα τους σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία που ίσχυε την εποχή εκείνη. Όσον αφορά τις χώρες που αρχικά ήταν εκτός πεδίου εφαρμογής του κοινοτικού δικαίου, σημειώνεται ότι αποκλείεται η αναδρομική εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου όταν η δεδομένη χώρα έχει προσχωρήσει στον ΕΟΧ.

Γ. ΑΔΕΙΕΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΕΚΔΟΘΕΙ ΑΝΤΙΘΕΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Γ.1. Μη τήρηση του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο α)

Γ.1.1. Νομική θέση

Εάν οι άδειες έχουν εκδοθεί αντίθετα προς τις διατάξεις του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, πρέπει να καθορίζεται ποια είναι η αρμόδια αρχή για την ανάκληση των αδειών στις περιπτώσεις κατά τις οποίες ο κάτοχος άλλαξε τον τόπο κατοικίας του εντός της ΕΕ.

⁽²³⁾ Βλέπε συγκεκριμένα υποθέσεις C-212/97 Centros Ltd της 9ης Μαρτίου 1999, αιτιολογική σκέψη 24, και C-61/89 Bouchoucha, αιτιολογική σκέψη 14.

Σε γενικές γραμμές, ένα κράτος μέλος οφείλει να αναγνωρίζει τις άδειες που έχουν εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2, ακόμη και όταν το κράτος μέλος έκδοσης δεν έχει συμμορφωθεί προς τους κανόνες που ορίζει το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) της δεύτερης οδηγίας. Επομένως, το κράτος μέλος υποδοχής δεν δικαιούται να απορρίψει την αναγνώριση αδειών που δεν έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας.

Παρά την υποχρέωση αναγνώρισης των αδειών, το κράτος μέλος υποδοχής μπορεί να εφαρμόζει ορισμένους εθνικούς κανόνες σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3. Μόνο σε πολύ ειδικές περιπτώσεις, οι οποίες περιγράφονται αναλυτικά στην οδηγία 91/439/ΕΟΚ ⁽²⁴⁾, το κράτος μέλος υποδοχής μπορεί να απορρίψει την αναγνώριση της άδειας.

Γ.1.2. Περιπτώσεις καταστάσεων

Παράδειγμα 13:

Μετά την ημερομηνία έναρξης ισχύος της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, το κράτος μέλος Α εκδίδει άδειες βάσει κανόνων της εθνικής του νομοθεσίας θεσπισμένων πριν από την ημερομηνία αυτή, οι οποίοι αντιβαίνουν τις διατάξεις της οδηγίας. Το κράτος μέλος Β αρνείται να αναγνωρίσει τις άδειες των κατόχων που μεταφέρουν τον τόπο κατοικίας τους στο κράτος μέλος Β.

Γ.1.3. Λύση

— Το κράτος μέλος έκδοσης δεν μετέφερε έγκαιρα την οδηγία στο εθνικό του δίκαιο

Στην περίπτωση αυτή, τα υπόλοιπα κράτη μέλη οφείλουν να αναγνωρίσουν τις άδειες, οι οποίες έχουν εκδοθεί αντίθετα προς την κοινοτική νομοθεσία, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2. Το κράτος μέλος υποδοχής μπορεί να εφαρμόζει τους εθνικούς του κανόνες μόνον εντός των ορίων του άρθρου 1 παράγραφος 3. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε αρκετές διαδικασίες παράβασης κατά κρατών μελών που δεν μετέφεραν την οδηγία την 1η Ιουλίου 1996 και τα συγκεκριμένα κράτη μέλη την μετέφεραν στη συνέχεια. Ωστόσο, εκδόθηκαν εκατομμύρια αδειών μεταξύ της ημερομηνίας έναρξης ισχύος της δεύτερης οδηγίας και των (συχνά καθυστερημένων) ημερομηνιών μεταφοράς της οδηγίας. Τα έγγραφα αυτά πρέπει να αναγνωρίζονται.

— Μη τήρηση του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο α) παρά τη μεταφορά της δεύτερης οδηγίας στο εσωτερικό δίκαιο

Στην περίπτωση αυτή, ισχύει ειδική διαδικασία σύμφωνα με τις διατάξεις της δεύτερης οδηγίας και της προηγούμενης νομοθεσίας:

Καταρχήν, το κράτος μέλος υποδοχής ζητεί πρόσθετες πληροφορίες από το κράτος μέλος έκδοσης, σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 της οδηγίας. Σε σύγκριση με την οδηγία 80/1263/ΕΟΚ, η δεύτερη οδηγία δίνει μεγαλύτερη έμφαση στην αμοιβαία συνδρομή μεταξύ κρατών μελών (η οποία προκύπτει από τη νέα διατύπωση του άρθρου 12 παράγραφος 3 — σε σύγκριση με το άρθρο 12 παράγραφος 3 της οδηγίας

80/1263/ΕΟΚ). Το Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή διευκρίνισαν το πεδίο εφαρμογής της ανωτέρω διάταξης δηλώνοντας τα ακόλουθα κατά τη διάρκεια της διαδικασίας έκδοσης της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ:

«Το Συμβούλιο και η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι οι διατάξεις της οδηγίας όσον αφορά την πλήρη αμοιβαία αναγνώριση των αδειών απαιτούν στενότερη συνεργασία μεταξύ των αρμοδίων αρχών των κρατών μελών. Εν προκειμένω, αυτό συνεπάγεται ιδίως την αποκατάσταση αμοιβαίας ανταλλαγής πληροφοριών ...».

Εάν το κράτος μέλος έκδοσης παρέχει ανεπαρκείς ή μη ικανοποιητικές πληροφορίες, το κράτος μέλος υποδοχής μπορεί να προσφύγει στη συνέχεια στο ΔΕΚ, σύμφωνα με το άρθρο 227 της συνθήκης ΕΚ, ή μπορεί να ζητήσει από την Επιτροπή να προσφύγει στο Δικαστήριο σύμφωνα με το άρθρο 226 της συνθήκης ΕΚ.

Το κράτος μέλος υποδοχής δεν είναι εν γένει αρμόδιο να αποφασίζει για τη μη αναγνώριση αδειών, οι οποίες ενδεχομένως εκδόθηκαν σε αντίθεση με την κοινοτική νομοθεσία, διότι διαφορετικά η αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης θα απέβαινε αναποτελεσματική. Μόνον όταν δεν τελεσφορεί η διαδικασία που προαναφέρθηκε και σε πολύ εξαιρετικές περιπτώσεις ⁽²⁵⁾, επιτρέπεται η απόρριψη αναγνώρισης των αδειών που έχουν εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος.

Το δικαίωμα αυτό ενός κράτους μέλους απορρέει από την ανάλογη εφαρμογή κανόνων που έχουν θεσπιστεί με απόφαση του ΔΕΚ ⁽²⁶⁾ και πρέπει να εφαρμόζεται με πολύ περιορισμένο τρόπο. Η εν λόγω απόφαση εμμένει επίσης στην προφανή φύση της έκρυθμης κατάστασης. Παραπέμπει επίσης στην απόφαση του ΔΕΚ στην υπόθεση C-212/97 (Centros Ltd), η οποία επιτρέπει στα κράτη μέλη να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για να αποτρέπουν ορισμένους υπηκόους τους, καθώς και πολίτες άλλων κρατών μελών που κατοικούν στην επικράτειά τους, να επικαλούνται διατάξεις της κοινοτικής νομοθεσίας (π.χ.: την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης) με δόλιο ή καταχρηστικό τρόπο ⁽²⁷⁾.

Γ.2. Μη τήρηση του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο β)

Γ.2.1. Νομική θέση

Το κράτος μέλος υποδοχής είναι υποχρεωμένο να αναγνωρίζει τις άδειες που έχουν εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 2, ανεξάρτητα από το γεγονός εάν η άδεια έχει εκδοθεί σύμφωνα με το άρθρο 7 παράγραφος 1 στοιχείο β) ή όχι.

Με βάση την εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 2 της δεύτερης οδηγίας, κύριος σκοπός του οποίου ήταν περισσότερο να δίδονται τα σοβαρά τροχαία παραπτώματα παρά οι παραβιάσεις του κοινοτικού δικαίου, το κράτος μέλος υποδοχής είναι αρμόδιο να περιορίζει στην επικράτειά του το δικαίωμα χρήσης μιας άδειας οδήγησης που έχει εκδοθεί σε άλλο κράτος μέλος μόνο σε ειδικές περιπτώσεις. Το άρθρο 8 παράγραφος 2 πρέπει να εφαρμόζεται με δέουσα τήρηση της αρχής της εδαφικότητας των ποινικών και αστυνομικών διατάξεων.

⁽²⁵⁾ Ιδίως σε περιπτώσεις έκδηλης και συστηματικής έκρυθμης κατάστασης, π.χ.: οργανωμένη απάτη.

⁽²⁶⁾ Υπόθεση C-130/88 (Van de Bijl).

⁽²⁷⁾ Βλέπε συγκεκριμένα αιτιολογικές σκέψεις 24 (όπου αναφέρεται προηγούμενη νομολογία του ΔΕΚ) και 25 της προαναφερθείσας απόφασης.

⁽²⁴⁾ Παραδείγματος χάριν στο άρθρο 6 παράγραφος 3 και στο άρθρο 8 παράγραφος 4.

Επιπλέον, το πεδίο εφαρμογής του άρθρου 8 παράγραφος 2 διευκρινίστηκε με τα σχόλια στην πρόταση της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ:

«Οι εθνικές διατάξεις σχετικά με την αναστολή ή ανάκληση του δικαιώματος χρήσης της άδειας οδήγησης πρέπει να εφαρμόζονται στους οδηγούς που δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για την έκδοση ή την ανανέωση αδειών όσον αφορά τις γνώσεις, τα προσόντα και τη συμπεριφορά που συνδέονται με την οδήγηση μηχανοκίνητου οχήματος, καθώς και όσον αφορά την ιατρική κατάσταση του οδηγού, [. . .]».

Επομένως η εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 2 για παραβιάσεις της απαίτησης για τον τόπο κατοικίας αποκλείεται εν γένει, καθόσον η διατύπωση αποσκοπεί στην επιβολή κυρώσεων για τη μη τήρηση πραγματικών όρων (ιδίως την κατάσταση υγείας και τις απαιτήσεις γνώσεων) παρά για τη μη τήρηση της επίσημης απαίτησης για τον τόπο κατοικίας.

Γ.2.2. Περιπτώσεις καταστάσεων

Παράδειγμα 14:

Ένας κάτοχος αδειας μετέφερε τον τόπο κατοικίας του σε άλλο κράτος μέλος το 1980 και άρχισε να εργάζεται εκεί. Το 1997 εγγράφεται στον τοπικό διοικητικό φορέα της χώρας καταγωγής του, όπου είναι εγγεγραμμένοι ορισμένοι συγγενείς του που διαμένουν εκεί. Έξι μήνες αργότερα, εργαζόμενος πάντοτε στο κράτος μέλος υποδοχής, ο κάτοχος αδειας αποκτά άδεια οδήγησης στη χώρα καταγωγής του κατά τη διάρκεια των θερινών διακοπών. Η άδεια δεν αναγνωρίζεται από τις αρχές του κράτους μέλους υποδοχής, οι οποίες διατείνονται ότι ο κάτοχος της αδειας είναι μόνιμος κάτοικος του κράτους μέλους υποδοχής και όχι του κράτους έκδοσης.

Γ.2.3. Λύση ⁽²⁸⁾

Σε γενικές γραμμές, τα κράτη μέλη δεν δικαιούνται να αρνούνται την αναγνώριση αδειών που έχουν εκδοθεί σε άλλα κράτη μέλη, εκτός εάν οι άδειες αυτές πληρούν τις διαδικαστικές προδιαγραφές που περιγράφηκαν προηγουμένως για γενικές περιπτώσεις. Αυτό σημαίνει ότι πρώτα τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη πρέπει να έρχονται σε επαφή μεταξύ τους και ότι η Επιτροπή ή το κράτος μέλος πρέπει να προσφύγει κατόπιν στο ΔΕΚ σύμφωνα με τα άρθρα 226 και 227 της συνθήκης ΕΚ.

Τα ίδια τα κράτη μέλη δεν μπορούν να αποφασίζουν εάν έχει τηρηθεί η απαίτηση του τόπου κατοικίας σε άλλο κράτος μέλος. Έτσι, τα κράτη μέλη δεν είναι εν γένει αρμόδια να αρνούνται την αναγνώριση αδειών που έχουν εκδοθεί σε άλλα κράτη μέλη ή να ανακαλούν το έγγραφο χωρίς να ακολουθούν τη διαδικασία που περιγράφηκε.

⁽²⁸⁾ Σημείωση: Η έκδοση αδειών σε κράτος μέλος σε πρόσωπα που δεν έχουν τη μόνιμη κατοικία τους στο κράτος αυτό, επομένως κατά παράβαση του άρθρου 7 παράγραφος 1 στοιχείο β) της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, εμφανίζεται συχνά στην πράξη. Λόγω του μεγάλου αριθμού εγγράφων αδειών, που πρέπει να εκδοθούν στα κράτη μέλη, οι εθνικές αρχές πρέπει να ανεύρουν έναν τρόπο να ενισχύσουν την εφαρμογή του άρθρου αυτού. Τα κράτη μέλη οφείλουν να εξετάσουν κατά πόσον πληρούνται η απαίτηση του τόπου κατοικίας για κάθε υποψήφιο τη στιγμή έκδοσης των εγγράφων.

Μόνον οι αρχές του κράτους μέλους όπου ο κάτοχος έχει τον τόπο κατοικίας του είναι αρμόδιες να εκδίδουν ή να ανανεώνουν τις άδειες. Εάν η ανωτέρω διαδικασία αποδείξει ότι η απαίτηση για τον τόπο κατοικίας δεν πληρούται, οι αρχές του κράτους μέλους υποδοχής είναι αρμόδιες να ανακαλέσουν το έγγραφο και να το επιστρέψουν στο κράτος έκδοσης. Στις περιπτώσεις αυτές, εκπίπτει επίσης το δικαίωμα οδήγησης, καθόσον ο κάτοχος δεν πληροί όλες τις τυπικές απαιτήσεις για την απόκτηση άδειας οδήγησης.

Δεδομένου ότι θα υπάρξουν ενδεχομένως πολλές περιπτώσεις καταστάσεων, θα εξετασθεί η περίπτωση εναλλακτικής διαδικασίας:

Θα μπορούσε να ζητείται επίσημη υπεύθυνη δήλωση από τον αιτούντα την άδεια (ή επ' ευκαιρία ανανέωσης της άδειας), στην οποία να δηλώνει ότι είναι κάτοικος της αντίστοιχης χώρας και ότι ούτε έχει στην κατοχή του άλλη άδεια οδήγησης ούτε του έχει αφαιρεθεί άλλη άδεια. Η μη συμμόρφωση προς την απαίτηση του τόπου κατοικίας θα είναι έτσι δόλια πράξη του ατόμου, το οποίο μπορεί να διωχθεί απευθείας σύμφωνα με τις διατάξεις του εθνικού ποινικού δικαίου. Στην περίπτωση αυτή το κράτος μέλος υποδοχής θα μπορούσε να ανακαλέσει την άδεια (μόνο στην επικράτειά του), αφού προηγουμένως εφαρμόσει τη διαδικασία που προαναφέρθηκε, και να επιστρέψει την άδεια στο κράτος έκδοσης, το οποίο τότε θα μπορούσε να ανακαλέσει τελείως την άδεια εξαιτίας της δόλιας πράξης.

Δ. ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΔΙΑΡΚΕΙΑΣ ΙΣΧΥΟΣ

Δ.1. Νομική θέση

Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ, το κράτος μέλος υποδοχής δικαιούται να εφαρμόζει τους εθνικούς του κανόνες όσο χρονικό διάστημα ισχύουν οι άδειες που έχουν εκδοθεί σε άλλος κράτος μέλος. Η ημερομηνία αλλαγής του τόπου κατοικίας είναι αποφασιστική στον υπολογισμό της διάρκειας ισχύος, την οποία ένα κράτος μέλος υποδοχής προτίθεται να επιβάλει στους αλλοδαπούς κατόχους αδειας όταν μεταφέρουν στην επικράτειά του τον τόπο κατοικίας τους.

Δ.2. Περιπτώσεις καταστάσεων

Παράδειγμα 15:

Ένας Ολλανδός κάτοχος αδειας μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στη Γαλλία το 2000. Η ολλανδική άδειά του κατηγορίας Β ίσχυε για δέκα χρόνια και έληξε στη Γαλλία το 2005. Παρά το γεγονός ότι οι γαλλικές άδειες Β εκδίδονται εν γένει διά βίου χωρίς να είναι υποχρεωτική η αντικατάσταση ή η ανανέωσή τους, ο εν λόγω κάτοχος της αδειας θα είναι υποχρεωμένος να ανανεώσει την άδειά του έτσι ώστε να οδηγεί με έγκυρο έγγραφο.

Παράδειγμα 16:

Ένας Γάλλος κάτοχος αδειας μετέφερε τον τόπο κατοικίας του στις Κάτω Χώρες το 1995. Η γαλλική άδειά του κατηγορίας Β ίσχυε διά βίου. Οι αρχές των Κάτω Χωρών εφαρμόζουν το άρθρο 1 παράγραφος 3 και επιβάλλουν δεκαετή διάρκεια ισχύος έως το 2005.

Στις περιπτώσεις αυτές προκύπτει το ερώτημα ποιο κράτος μέλος είναι αρμόδιο για την «ανανέωση» αυτών των ληγμένων αδειών και σε ποια νομική αιτιολόγηση μπορεί να στηριχθεί η ανανέωση.

Δ.3. Λύση

Από το άρθρο 1 παράγραφος 3 προκύπτει ότι ένα κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει **τους δικούς του** εθνικούς κανόνες μόνον κατά τη διάρκεια ισχύος της αδειάς.

Σε περίπτωση που ο κάτοχος της αδειάς μεταφέρει τον τόπο κατοικίας του σε κράτος μέλος υποδοχής όπου η περίοδος ισχύος είναι εκτενέστερη από εκείνη του κράτους έκδοσης (ή εκεί όπου οι άδειες εκδίδονται διά βίου), οι άδειες που εκδίδονται στο αρχικό κράτος μέλος παύουν να ισχύουν από την αρχική ημερομηνία λήξεως (στο παράδειγμα 15 το 2005). Αυτό βασίζεται στο γεγονός, ότι το αρχικό (π.χ. ολλανδικό) δικαίωμα οδήγησης είναι περιορισμένο χρονικά και ότι το έγγραφο της αδειάς λήγει ανεξάρτητα από το εάν ο κάτοχος αλλάζει τον τόπο κατοικίας του ή όχι. Η οδήγηση με ληγμένη άδεια δεν επιτρέπεται. Επομένως οι εθνικοί κανόνες για τη διάρκεια ισχύος του κράτους μέλους υποδοχής πρέπει να εφαρμοστούν μετά τη λήξη της αρχικής αδειάς. Στο παράδειγμα 15, οι γαλλικές αρχές θα εκδώσουν γαλλική άδεια που θα ισχύει διά βίου.

Στην περίπτωση που ο κάτοχος αδειάς μεταφέρει τον τόπο κατοικίας του σε κράτος μέλος υποδοχής όπου η διάρκεια ισχύος είναι βραχύτερη από εκείνη στο κράτος έκδοσης, η άδεια παύει να ισχύει μετά τη λήξη της διάρκειας ισχύος που εφαρμόζεται στο κράτος μέλος υποδοχής, η οποία υπολογίζεται από τη στιγμή που μεταφέρθηκε ο τόπος κατοικίας (το 2005 στο παράδειγμα 16).

Κάθε άλλη μέθοδος υπολογισμού της εναπομένουσας διάρκειας ισχύος στις περιπτώσεις αυτές, ιδίως με υπολογισμό της διάρκειας από τη στιγμή έκδοσης της αδειάς, θα σήμαινε εκ των πραγμάτων μη αναγνώριση των αδειών ⁽²⁹⁾.

Η διαφορετική προσέγγιση στα παράδειγματα 15 και 16 προκύπτει από το γεγονός ότι στη μία περίπτωση το αρχικό δικαίωμα οδήγησης αυτό καθαυτό περιορίζεται χρονικά και το έγγραφο της αδειάς λήγει ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας του κατόχου της αδειάς, ενώ στην άλλη περίπτωση επιβάλλεται και πάλι νέος περιορισμός της διάρκειας ισχύος.

Και στις δύο περιπτώσεις μόνον το κράτος μέλος υποδοχής είναι αρμόδιο για την ανανέωση αδειών, αρμοδιότητα που προκύπτει απευθείας από το άρθρο 1 παράγραφος 3. Εάν ο κάτοχος της αδειάς παραλείψει να αντικαταστήσει την άδειά του στο κράτος μέλος υποδοχής έγκαιρα, το κράτος μέλος υποδοχής οφείλει να ζητήσει πληροφορίες από το κράτος έκδοσης με ανάλογη εφαρμογή του άρθρου 8 παράγραφος 5 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ. Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 3 το κράτος μέλος που ζητεί πληροφορίες υποχρεούται να εκδώσει νέα άδεια αφού λάβει τις πληροφορίες από το κράτος έκδοσης. Αυτό προκύπτει από την απόφαση του ΔΕΚ στην υπόθεση C-193/94, η οποία διαχωρίζει το δικαίωμα οδήγησης από το έγγραφο της αδειάς, το οποίο αποτελεί μόνον αποδεικτικό στοιχείο του δικαιώματος οδήγησης. Το δικαίωμα οδήγησης εξακολουθεί να υπάρχει ακόμη και σε περίπτωση που λήξει το έγγραφο της αδειάς. Στην περίπτωση αυτή θα εκδοθεί επομένως νέο έγγραφο αδειάς.

⁽²⁹⁾ Το παράδειγμα που ακολουθεί διευκρινίζει το σημείο αυτό: ένας γάλλος οδηγός διαθέτει δωδεκαετή άδεια. Στη συνέχεια μεταφέρει τον τόπο κατοικίας του στις Κάτω Χώρες. Θα είναι υποχρεωμένος να αντικαταστήσει την άδειά του αμέσως, παρά την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης και παρά το γεγονός ότι η πρώτη οδηγία εγγυόταν ήδη ότι οι κάτοχοι αδειάς δικαιούνται να οδηγούν για μια περίοδο ενός έτους σε άλλο κράτος μέλος.

E. ΑΝΑΝΕΩΣΗ ΑΔΕΙΩΝ

E.1. Περιπτώσεις ανανέωσης

Το άρθρο 1 παράγραφος 2 της οδηγίας 91/439/ΕΟΚ προβλέπει την αρχή της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών οδήγησης που εκδίδονται από τα κράτη μέλη. Η αρχή αυτή ισχύει κατά τον ίδιο τρόπο για τις άδειες που έχουν εκδοθεί πριν από την έναρξη ισχύος της οδηγίας, εφόσον αυτές εξακολουθούν να ισχύουν.

Υπό ορισμένες περιστάσεις μια άδεια οδήγησης ενδέχεται να λήξει σε άλλο κράτος μέλος ενόσω ο κάτοχος της αδειάς είναι κάτοικος αυτού του κράτους μέλους:

— Η άδεια οδήγησης εξακολουθεί να ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα ή μέχρις ότου ο κάτοχος φθάσει κάποιο όριο ηλικίας, σύμφωνα με τους κανόνες ισχύος που εφαρμόζονται στο κράτος έκδοσης. Εάν μία από αυτές τις απαιτήσεις λήξης πληρωθεί ενόσω ο κάτοχος έχει τον τόπο κατοικίας του σε άλλο κράτος μέλος, το κράτος που είναι νομικά αρμόδιο για την ανανέωση της αδειάς πρέπει να καθοριστεί.

— Ο κάτοχος μιας ισχύουσας αδειάς οδήγησης αλλάζει τον τόπο κατοικίας του σε κράτος μέλος όπου ισχύει βραχύτερη διάρκεια ισχύος. Στην περίπτωση αυτή, η εφαρμογή των εθνικών κανόνων ισχύος στο κράτος μέλος του κανονικού τόπου κατοικίας υποχρεώνει τον κάτοχο να ανανεώσει την άδειά του μετά τη λήξη της βραχύτερης περιόδου, πρέπει δε να καθοριστεί και πάλι ποιο κράτος είναι αρμόδιο για την ανανέωση.

Οι διάρκειες ισχύος και οι ημερομηνίες λήξεως των αδειών είναι αποτέλεσμα της έλλειψης εναρμόνισης όσον αφορά τη συχνότητα ανανέωσης: σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3 της οδηγίας, ένα κράτος μέλος μπορεί να εφαρμόζει τους εθνικούς του κανόνες για τη διάρκεια ισχύος.

E.2. Ερμηνεία των σχετικών διατάξεων της δεύτερης οδηγίας

Το άρθρο 7 παράγραφος 1 της δεύτερης οδηγίας ορίζει:

«Οι άδειες οδήγησης εκδίδονται επιπλέον μόνον προς τους υποψηφίους οδηγούς, οι οποίοι έχουν τον κανονικό τόπο κατοικίας τους στο κράτος μέλος έκδοσης της αδειάς».

Η έκταση της διάταξης αυτής μπορεί να εκτιμηθεί μόνο σε συνδυασμό με άλλες διατάξεις της οδηγίας που συνδέονται με τον κανονικό τόπο κατοικίας. Το άρθρο 7 παράγραφος 1 σε συνδυασμό με τον ορισμό του κανονικού τόπου κατοικίας στο άρθρο 9 διευκρινίζει ότι άδειες εκδίδονται μόνο για υποψηφίους που διαμένουν στο κράτος μέλος έκδοσης για χρονικό διάστημα άνω των 185 ημερών.

Επίσης, το άρθρο 8 παράγραφος 1 ορίζει:

«Σε περίπτωση που ο κάτοχος αδειάς οδήγησεως, της οποίας η ισχύς δεν έχει λήξει και η οποία έχει εκδοθεί από ένα κράτος μέλος, έχει πλέον την κανονική του διαμονή σε άλλο κράτος μέλος, μπορεί να ζητήσει την αντικατάσταση της παλαιάς του αδειάς με νέα ισοδύναμη».

Το εν λόγω άρθρο καθορίζει ότι αρμόδιο για την αντικατάσταση της άδειας είναι το κράτος μέλος του τόπου κατοικίας, μία ερμηνεία η οποία στηρίζεται επίσης σε όσα ορίζει το άρθρο 7 παράγραφος 1 σε συνδυασμό με το άρθρο 9 της δεύτερης οδηγίας. Η εθελούσια αντικατάσταση των αδειών επιτρέπεται επομένως μόνον από το κράτος μέλος όπου έχει τον τόπο κατοικίας του ο κάτοχος της άδειας. Η εκτίμηση αυτή υπογραμμίζεται από την ακόλουθη παράγραφο της οδηγίας, στο άρθρο 8 παράγραφος 2:

«[...] Το κράτος μέλος κανονικής διαμονής μπορεί να εφαρμόσει στον κάτοχο άδειας οδήγησης, η οποία έχει εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος, τις εθνικές του διατάξεις και, ενδεχομένως, να προβεί, για τους σκοπούς αυτούς, σε αντικατάσταση της άδειας αυτής».

Για τον καθορισμό των νομικών αρμοδιοτήτων όσον αφορά την αντικατάσταση μιας άδειας, η οδηγία 91/439/ΕΟΚ δεν κάνει διαχωρισμό μεταξύ κατόχων άδειας που έχουν αντικαταστήσει τις άδειές τους εθελούσια και μεταξύ εκείνων που είναι υποχρεωμένοι να τις αντικαταστήσουν εξαιτίας της εφαρμογής εθνικών κανόνων (ποινικών και «αστυνομικών» διατάξεων) στο κράτος μέλος του τόπου κατοικίας. Λαμβανομένης υπόψη της δομής του άρθρου 8, η οδηγία 91/439/ΕΟΚ δεν επιτρέπει διαχωρισμό μεταξύ κατόχων αδειών που είναι υποχρεωμένοι να τις αντικαταστήσουν λόγω της εφαρμογής εθνικής ποινικής ή «αστυνομικής» διάταξης και εκείνων που οφείλουν να τις αντικαταστήσουν λόγω της εφαρμογής διοικητικών διατάξεων (π.χ. διατάξεις για τη διάρκεια ισχύος). Είναι επομένως αρκετά σαφές ότι, σε περίπτωση εθελούσιας αντικατάστασης μιας άδειας, το αποκλειστικά αρμόδιο κράτος μέλος για την αντικατάσταση της άδειας είναι εκείνο του κανονικού τόπου κατοικίας.

Μία άλλη διάταξη της οδηγίας, το άρθρο 8 παράγραφος 5, ορίζει την αποκλειστική νομική αρμοδιότητα του κράτους μέλους του τόπου κατοικίας σε άλλο πλαίσιο:

«Η αντικατάσταση μιας άδειας οδήγησης, ιδίως λόγω απώλειας ή κλοπής, μπορεί να γίνεται από τις αρμόδιες αρχές του κράτους όπου ο κάτοχος της άδειας διαμένει κανονικά».

Το άρθρο 8 παράγραφος 5 ορίζει επομένως ότι σε μια περίπτωση θεωρούμενη ως «ανανέωση» του εγγράφου αρμόδιο είναι το κράτος μέλος του τόπου διαμονής.

Επιπλέον, το άρθρο 8 παράγραφος 3 και το άρθρο 12 παράγραφος 3 της οδηγίας ορίζουν σύστημα τακτικής ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κρατών μελών, το οποίο αποσκοπεί στη βελτίωση της επικοινωνίας μεταξύ κρατών μελών υποδοχής αρμόδιων για διάφορες πτυχές των αδειών που έχουν εκδοθεί σε άλλα κράτη μέλη και των κρατών μελών έκδοσης. Το σύστημα αυτό θα ήταν τελείως αναπο-

τελεσματικό εάν η αρμοδιότητα των κρατών μελών υποδοχής μειωθεί για την ανανέωση αδειών που έληξαν ή πρόκειται να λήξουν.

E.3. Λύση

Η οδηγία 91/439/ΕΟΚ ορίζει ότι κράτος μέλος υποδοχής είναι αποκλειστικά αρμόδιο για την πρώτη έκδοση άδειας, την αντικατάσταση αδειών, την εφαρμογή των εθνικών ποινικών και αστυνομικών διατάξεων και την εθελούσια αντικατάσταση της άδειας. Επιπλέον, η οδηγία σκοπό έχει να καθιερώσει ένα μηχανισμό ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ κράτους μέλους υποδοχής και κράτους μέλους έκδοσης.

Από αυτό προκύπτει ότι η αρμοδιότητα του κράτους μέλους έκδοσης σε περίπτωση ανανέωσης των αδειών, οι οποίες λήγουν εκτός επικρατείας του κράτους έκδοσης, θα ήταν σε αντίθεση με το σύστημα και τους σκοπούς της οδηγίας, καθώς και με τη λογική διάρθρωση των διατάξεων που προαναφέρθηκαν.

Ακόμη, ένα επιχείρημα περί του αντιθέτου υπογραμμίζει τα ανωτέρω συμπεράσματα: σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 3, τα κράτη μέλη μπορούν να εφαρμόζουν τους εθνικούς τους κανόνες για τη διάρκεια ισχύος των αδειών σε όλους τους κατόχους αδειας στην επικράτειά τους. Εάν τα κράτη μέλη είχαν το δικαίωμα να αντικαθίστούν τις άδειες των κατόχων που κανονικά είναι κάτοικοι άλλου κράτους μέλους, θα υπονόμευαν την αρμοδιότητα του κράτους μέλους κανονικού τόπου κατοικίας να εφαρμόζει τους εθνικούς του κανόνες. Οι διατάξεις του άρθρου 1 παράγραφος 3 θα ήταν περιττές.

Επομένως το κράτος μέλος του κανονικού τόπου κατοικίας πρέπει να θεωρείται ως αποκλειστικά αρμόδιο για όλες τις πτυχές ανανέωσης των αδειών που έχουν λήξει και δεν έχουν ανανεωθεί ακόμη ενώ εξακολουθούν να ισχύουν. Όσον αφορά αυτή την τελευταία περίπτωση, οι ληγμένες άδειες που εκδόθηκαν αρχικά από άλλο κράτος μέλος πρέπει να ανανεώνονται υπό τους ίδιους όρους ανανέωσης των ληγμένων αδειών που έχουν εκδοθεί από το κράτος μέλος κανονικής κατοικίας. Σε περίπτωση που το κράτος μέλος υποδοχής εκδίδει άδειες απεριόριστης ισχύος, η ανανέωση των αδειών που έχουν εκδοθεί από άλλο κράτος μέλος δεν πρέπει να θέτει όρους.

E.4. Διαδικαστική πτυχή

Για την ανανέωση των αδειών πρέπει να υπογραμμιστεί ότι οι ίδιες διοικητικές διαδικασίες ανανέωσης πρέπει να εφαρμόζονται **αδιακρίτως** σε όλους τους κατόχους αδειας, ανεξάρτητα από το γεγονός εάν η άδεια έχει εκδοθεί στο κράτος μέλος όπου διενεργείται η αντικατάσταση ή σε άλλο κράτος μέλος. Αυτό αφορά όλες τις πτυχές της διαδικασίας, π.χ. την επιβολή διοικητικών τελών ή την τήρηση χρονικών περιθωρίων.

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

(2002/C 77/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 11.10.2001**Κράτος μέλος:** Ηνωμένο Βασίλειο**Αριθμός ενίσχυσης:** N 180/01**Τίτλος:** Μέτρα συγχρηματοδοτούμενα από το ΧΜΠΑ στη Βόρεια Ιρλανδία**Στόχος:** Διαρθρωτικές δράσεις στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας**Νομική βάση:**

— The Fisheries and Aquaculture Structures (Grants) Regulations (Northern Ireland) 2001

— Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2792/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1999 για τον καθορισμό των λεπτομερών κανόνων και ρυθμίσεων σχετικά με την κοινοτική διαρθρωτική βοήθεια στον τομέα της αλιείας

Προϋπολογισμός: 8,14 εκατ. EUR**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Επιδοτήσεις με ποσοστά που συμφωνούν με εκείνα που καθορίστηκαν από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2792/1999 για τις αντίστοιχες κατηγορίες πράξεων**Άλλες πληροφορίες:** Ετήσια έκθεση

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

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 27.2.2002**Κράτος μέλος:** Ιρλανδία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 436/01**Τίτλος:** Καθεστώς επιχορηγήσεων στην αλιεία για τουριστικούς και ψυχαγωγικούς σκοπούς**Στόχος:** Προώθηση και ανάπτυξη των προϊόντων αλιείας για τουριστικούς σκοπούς και βελτίωση της υποδομής της τουριστικής αλιείας**Νομική βάση:** 'National Development Plan' approved by the Irish Government on 2 November 1999 in combination with the Fisheries Act 1980**Προϋπολογισμός:** 38,48 εκατ. EUR**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Σύμφωνα με τον χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων 2000-2006**Διάρκεια:** Έως τις 31.12.2006

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

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 31.1.2002**Κράτος μέλος:** Γαλλία**Αριθμός ενίσχυσης:** N 464/01**Τίτλος:** Επιβαρύνσεις εξομοιούμενες με φόρους υπέρ των επιτροπών αλιείας**Στόχος:** Ενέργειες συνδεδεμένες με τη διαχείριση του αλιευτικού πόρου και δραστηριότητες εξυπηρέτησης προς όφελος του επαγγέλματος (ενέργειες κοινωνικής μέριμνας, πληροφόρηση, επικοινωνία)**Νομική βάση:** Projet de décret (prorogation du décret n° 96-1231 du 27.12.1996)**Προϋπολογισμός:** 28 εκατ. FRF (4,2 εκατ. EUR) κατ' έτος**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Χρηματοδότηση των οικονομικών επιβαρύνσεων για το προσωπικό και λοιπές δαπάνες λειτουργίας των επιτροπών**Άλλες πληροφορίες:** Ετήσια έκθεση

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

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 30.10.2001**Κράτος μέλος:** Πορτογαλία (Setubal)**Αριθμός ενίσχυσης:** N 613/01**Τίτλος:** Ford Electronica Visteon**Νομική βάση:** Regime de Apoio à realização de Estratégias Empresariais Integradas

Άλλες πληροφορίες: Κοινοποίηση της μετατροπής ενός επιδοτούμενου δανείου σε επιχορήγηση με μετρητά, σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονται στην απόφαση της Επιτροπής της 27ης Φεβρουαρίου 1996 ⁽¹⁾

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

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

⁽¹⁾ Βλέπε ΕΕ C 102 της 4.4.1996, σ. 10.

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 11.12.2001

Κράτος μέλος: Κάτω Χώρες

Αριθμός ενίσχυσης: N 651/01

Τίτλος: Προώθηση της αειφόρου θερμότητας

Στόχος: Προώθηση της χρήσης αειφόρου θερμότητας

Νομική βάση: Artikel 36o, vierde lid, Wet belastingen op milieugrondslag

Προϋπολογισμός: 6 εκατ. NLG (2,72 εκατ. EUR)

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: 17,5 %

Διάρκεια: Πέντε έτη

Άλλες πληροφορίες: Ετήσια έκθεση

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

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 30.10.2001

Κράτος μέλος: Ιρλανδία

Αριθμός ενίσχυσης: N 6/A/01

Τίτλος: Υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στην Electricity Supply Board όσον αφορά την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από τύρφη

Στόχος: Προώθηση της ασφάλειας παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στην Ιρλανδία

Νομική βάση: Electricity Regulation Act 1999

Προϋπολογισμός: Εκτιμώμενο συνολικό ποσό: 568 εκατ. EUR (περίπου 30 εκατ. EUR ετησίως)

Διάρκεια: 19 έτη: 2001-2019

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

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 4.2.2002

Κράτος μέλος: Ηνωμένο Βασίλειο

Αριθμός ενίσχυσης: N 719/01

Τίτλος: Buy-Out Scheme for Salmon Fisheries

Στόχος: Προαιρετική διακοπή της αλιείας σολομού με δίχτυα, με την ανάκληση των αλιευτικών αδειών ή αντίστοιχων δικαιωμάτων

Νομική βάση: Fisheries Act 1966

Προϋπολογισμός: 1,5 εκατ. GBP

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Καθορίζεται με πραγματογνωμοσύνη

Άλλες πληροφορίες: Ετήσια έκθεση

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

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 5.5.2000

Κράτος μέλος: Κάτω Χώρες

Αριθμός ενίσχυσης: N 729/99

Τίτλος: Άρθρο 4 παράγραφος 3 της απόφασης που εξέδωσε η επαρχία του Λιμβούργου για τη χορήγηση ενισχύσεων

Στόχος: Προώθηση της απασχόλησης και κατάρτισης

Νομική βάση: Besluit van de Provinciale Staten van de provincie Limburg van 9 juli 1999

Προϋπολογισμός: 395 242 ετησίως

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Ενίσχυση υπέρ της απασχόλησης: 9,26 %· ενίσχυση υπέρ της κατάρτισης: 50 %

Διάρκεια: 2000-2006

Άλλες πληροφορίες: Ετήσια έκθεση — Παράταση του καθεστώτος ενισχύσεων αριθ. N 185/98 [«Ταμείο που δημιουργήθηκε από την επαρχία του Λιμβούργου με σκοπό την αντιμετώπιση των δυσχερειών στον τομέα της απασχόλησης» («Bottlenecks Fund»)], που εγκρίθηκε από την Επιτροπή τον Ιανουάριο 1999

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

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 4.2.2002

Κράτος μέλος: Ηνωμένο Βασίλειο

Αριθμός ενίσχυσης: N 760/01

Τίτλος: Σχέδιο εξόδου από τον αλιευτικό στόλο

Στόχος: Απόσυρση από το στόλο αλιευτικών σκαφών ηλικίας άνω των δέκα ετών και μήκους άνω των 10 μέτρων (μέτρο που συγχρηματοδοτείται από το ΧΜΠΑ)

Νομική βάση:

— a Statutory Instrument

— Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2792/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1999, για τον καθορισμό των διαρθρωτικών ενεργειών της Κοινότητας στον τομέα της αλιείας

Προϋπολογισμός: 6 εκατ. GBP (9,6 εκατ. EUR)

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Οι αιτήσεις που θα ληφθούν υπόψη θα είναι εκείνες που θα παρουσιάζουν τα χαμηλότερα ποσά όσον αφορά την «πριμοδότηση που επιθυμεί ο αιτών/χωρητικότητα του σκάφους»

Διάρκεια: 2001-2002

Άλλες πληροφορίες: Ετήσια έκθεση

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

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 11.12.2001

Κράτος μέλος: Γερμανία

Αριθμός ενίσχυσης: NN 137/01

Τίτλος: Αποθεματικά για τη διαχείριση αποβλήτων πυρηνικών σταθμών και τον παροπλισμό

Στόχος: Συγκέντρωση αποθεματικών για τη χρηματοδότηση μελλοντικών εκ του νόμου υποχρεώσεων

Νομική βάση: Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Atomgesetz

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

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

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 30.10.2001

Κράτος μέλος: Ιταλία

Αριθμός ενίσχυσης: NN 92/01

Τίτλος: Ενίσχυση στην οριστική διακοπή δραστηριότητας των αλιευτικών σκαφών

Στόχος: Απόσυρση των αλιευτικών σκαφών ηλικίας άνω των δέκα ετών (μέτρο συγχρηματοδοτούμενο από το ΧΜΠΑ)

Νομική βάση:

— Υπουργική απόφαση για τις γεωργικές πολιτικές, της 22ας Δεκεμβρίου 2000

— Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2792/1999 του Συμβουλίου, της 17ης Δεκεμβρίου 1999 για τον καθορισμό των λεπτομερών κανόνων και ρυθμίσεων σχετικά με την κοινοτική διαρθρωτική βοήθεια στον τομέα της αλιείας

Προϋπολογισμός: 232,2 εκατ. EUR (49,99 % Ιταλία, 50,01 % ΧΜΠΑ)

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Εντός των ορίων των ποσών που καθορίζονται με το άρθρο 7 και το παράρτημα IV του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2792/1999

Διάρκεια: Περίοδος 2000-2006

Άλλες πληροφορίες: Ετήσια έκθεση

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

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

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Ενίσχυση C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(2002/C 77/05)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με επιστολή της 23ης Ιανουαρίου 2002 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στο Ηνωμένο Βασίλειο την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των ενισχύσεων για τις οποίες η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Competition
State Aid Registry
B-1049 Βρυξέλλες
Αριθ. φαξ (32-2) 296 12 42.

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στο Ηνωμένο Βασίλειο. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Διαδικασία

Η προτεινόμενη ενίσχυση κοινοποιήθηκε στις 23 Αυγούστου 2001. Η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετα στοιχεία με επιστολή της 23ης Οκτωβρίου 2001, στην οποία το Ηνωμένο Βασίλειο απάντησε με επιστολή της 16ης Νοεμβρίου 2001.

Περιγραφή

Αποδέκτης της ενίσχυσης είναι η επιχείρηση Vauxhall Motors (UK) Ltd. Η εν λόγω ενίσχυση είναι περιφερειακή επενδυτική ενίσχυση με σκοπό την αναπροσαρμογή του παραγωγικού εξοπλισμού για τη μετατροπή του από μονάδα παραγωγής ενός μοντέλου σε μονάδα παραγωγής δύο μοντέλων με ικανότητα εναλλαγής. Μετά την επένδυση, το εργοστάσιο στο Ellesmere Port θα μπορεί να παράγει μεικτά Astra και νέα μοντέλα Vectra. Το εργοστάσιο του Ellesmere Port βρίσκεται σε περιοχή ενισχυόμενη με περιφερειακές ενισχύσεις κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ με περιφερειακό ανώτατο όριο 15 % καθαρού ισοδύναμου επιχορήγησης.

Το συνολικό ποσό των επιλέξιμων επενδύσεων ανέρχεται σε 156,198 εκατομμύρια GBP (παρούσα καθαρά αξία 153,814 εκατομμύρια GBP). Η προγραμματιζόμενη ενίσχυση ανέρχεται σε 10 εκατομμύρια GBP (παρούσα καθαρά αξία: 9,847 εκατομμύρια GBP). Η κοινοποιηθείσα ένταση ενίσχυσης είναι 6,4 %. Σύμφωνα με το Ηνωμένο Βασίλειο, η General Motors Europe εξέτασε δύο εναλλακτικές τοποθεσίες για το σχέδιο, το Ellesmere Port και την Αμβέρσα.

Εκτίμηση

Η ενίσχυση εκτιμάται βάσει του κοινοτικού πλαισίου για κρατικές ενισχύσεις προς την αυτοκινητοβιομηχανία. Σύμφωνα με το πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι η χορηγούμενη ενίσχυση είναι αναγκαία για την υλοποίηση του σχεδίου και ανάλογη προς τη σοβαρότητα των προβλημάτων.

Για να αποδείξει την αναγκαιότητα της περιφερειακής ενίσχυσης, ο αποδέκτης της ενίσχυσης πρέπει να αποδείξει σαφώς ότι διαθέτει μια βιώσιμη, από οικονομική άποψη, εναλλακτική λύση όσον αφορά την τοποθεσία του επενδυτικού του σχεδίου. Πρέπει να διασαφηνιστούν περαιτέρω η τεχνική φύση της επένδυσης και η σκοπιμότητα εκτέλεσης του σχεδίου στην Αμβέρσα.

Όσον αφορά την αναλογικότητα, η Επιτροπή πρέπει να εξασφαλίσει ότι η προτεινόμενη ενίσχυση είναι ανάλογη με τα περιφερειακά προβλήματα που προτίθεται να επιλύσει. Για το σκοπό αυτό, χρησιμοποιείται μια μέθοδος ανάλυσης κόστους-ωφέλειας (στο εξής ΑΚΩ). Η κοινοποιηθείσα από το Ηνωμένο Βασίλειο ΑΚΩ αναφέρει μειονέκτημα έντασης του σχεδίου της τάξης του 11,8 % για την εγκατάσταση στο Ellesmere Port. Πάντως, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες ως προς την ΑΚΩ. Οι αμφιβολίες αυτές συνδέονται ειδικότερα με το εικαζόμενο υψηλότερο κόστος εκπαίδευσης στην Αμβέρσα, με το εικαζόμενο κόστος μεταφοράς, με το εικαζόμενο πρότυπο προμηθειών και με τις επιπτώσεις που έχει στην εικόνα της μάρκας Vauxhall στο Ηνωμένο Βασίλειο η εκτέλεση του επενδυτικού σχεδίου στην Αμβέρσα, με ενδεχόμενες επιπτώσεις στο μερίδιο της αγοράς και στις πωλήσεις. Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή δεν μπορεί να αποκλείσει ότι η προτεινόμενη ενίσχυση αντισταθμίζει υπερβολικά το πραγματικό περιφερειακό μειονέκτημα του σχεδίου.

Συμπέρασμα

Κατά συνέπεια, η Επιτροπή αποφασίζει να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«The Commission wishes to inform the United Kingdom that, having examined the information supplied by your authorities on the aid referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty.

Procedure

- (1) The United Kingdom authorities notified the above-mentioned aid proposal to the Commission pursuant to Article 88(3) of the EC Treaty by letter dated 23 August 2001 (registered on 28 August 2001). The Commission asked additional questions on 23 October 2001, to which the United Kingdom replied by letter dated 16 November 2001 (registered on 21 November 2001).

Detailed description of the project

- (2) The recipient of the aid would be Vauxhall Motors (UK) Ltd, which is a wholly owned subsidiary of General Motors Corporation. The aid in question is regional investment aid leading to the retooling from a single model production facility to a two-model plant with the capacity to switch production between two models as demand varies. The plant in question is situated in Ellesmere Port and currently produces the Astra model. After the investment, it will be able to produce a mix of Astras and of the new replacement Vectra passenger car models. The replacement Vectra is to be built in Ellesmere Port from April 2002 onwards. According to the United Kingdom, the project will safeguard 771 jobs at Vauxhall Motors and create approximately 530 jobs in the supply chain.
- (3) The replacement Vectra will be designed to compete in the upper-medium segment of the European passenger car market. The main geographical markets for both the current Astra model and the replacement Vectra model are Germany, the United Kingdom, France, Italy, Holland and Spain, although other smaller western and central European passenger car markets are also supplied.
- (4) According to the notification, the total amount of eligible investments amounts to GBP 156,198 million. The net present value of the eligible investments is GBP 153,814 million. These investments are divided as follows (in GBP million):

Building/land improvements	8,352
Machinery and equipment	131,343
Tools and dies	14,119
Total	153,814

- (5) The aid of GBP 10 million (net present value: GBP 9,847 million) would be provided as regional selective assistance, which is an approved scheme based on the Industrial Development Act from 1982. The notified aid intensity is 6,4 %.
- (6) The Ellesmere Port plant is located in the Westminster ward of Ellesmere Port and Neston in Cheshire. This region was recognised by the Commission as a regionally assisted area in the sense of Article 87(3)(c) EC, under the regional aid map for the period 2000-2006, with a regional ceiling of 15 %.
- (7) According to the United Kingdom, General Motors Europe considered two alternatives sites for the project, Ellesmere Port and Antwerp. The final location decision in favour of Ellesmere Port was part of a major restructuring within General Motors Europe with the objective of generating savings sufficient to return GM Europe to profitability. As part of this plan, passenger car production in Luton would cease at the end of the life of the current Vectra model at the end of the first quarter of 2002. From this point forward, the remaining Luton facilities would concentrate on commercial and off-road vehicles, while passenger car production would be concentrated at Ellesmere Port. Ellesmere Port will continue to produce the Astra, incorporate the next-generation Vectra and turn the facility into a two-model flex plant.
- (8) The United Kingdom authorities have provided together with the notification a cost-benefit analysis (hereinafter referred to as CBA) comparing the costs and benefits in the two locations. The CBA indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp. The handicap intensity of the project would be 11,8 %.

Assessment of the aid

- (9) According to Article 87(1) of the EC Treaty, any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the common market. Pursuant to the established case-law of the European Courts, the criterion of trade being affected is met if the recipient firm carries out an economic activity involving trade between Member States.
- (10) The Commission notes that the notified aid is granted through State resources to an individual company favouring it by reducing the costs it would normally have to bear if it wanted to carry out the notified investment project. Moreover, the recipient of the aid, Vauxhall Motors, is a company manufacturing and selling cars, which is an economic activity involving trade between Member States. Therefore, the aid in question falls within the scope of Article 87(1) of the EC Treaty.

- (11) Vauxhall Motors is active in the motor vehicle industry. Consequently, the aid granted to it shall be assessed according to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry⁽¹⁾.
- (12) According to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry (hereinafter referred to as the 'car framework'), the Commission shall ensure that the aid granted is both proportional to the gravity of the problems it intended to solve and necessary for the realisation of the project. Both tests, proportionality and necessity, must be satisfied if the Commission is to authorise State aid in the motor vehicle industry.
- (13) According to point 3(2)(a) of the car framework, in order to demonstrate the necessity for regional aid, the aid recipient must clearly prove that it has an economically viable alternative location for its project. If there were no other industrial site, whether new or in existence, capable of receiving the investment in question within the group, the undertaking would be compelled to carry out its project in the sole plant available, even in the absence of aid.
- (14) The existence of a viable alternative defines the mobility of the project; mobility may if necessary be demonstrated by investors on the basis of studies they have carried out in order to identify the final location. That alternative site need not necessarily always be located in the Community. However, the Commission verifies the likelihood of the alternative, particularly when the relevant markets are considered. Thus, to authorise regional aid, the Commission studies the geographical mobility of the notified project, after checking that the region in question is eligible for aid under Community law. No regional aid may be authorised for a project which is not geographically mobile.
- (15) The Commission notes that according to the new regional map in the United Kingdom, the project would be situated in an assisted area pursuant to Article 87(3)(c) of the EC Treaty with a maximum regional ceiling of 15 % nge.
- (16) The UK authorities have asserted that a real economically realistic alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in the car plant in Antwerp, Belgium, which currently produces the Astra model and, until 1998, produced the Vectra model.
- (17) The Commission notes that when assessing the mobility of a project, it tries to take into account all the relevant factors that have or might have influenced a decision to invest in a certain location. Among such factors are, inter alia the location study, the location of the plant in respect of the main markets and the business rationale of an investment decision. The aim is to assess the situation as a whole.
- (18) The United Kingdom stated that the best viable alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in Antwerp, Belgium. The Commission notes that, in considering the two alternative sites for the project, General Motors Europe carried out a study, comparing the incremental costs of producing the new Vectra in both locations. The study, as well as additional documents from the decision-making procedure of General Motors Europe, were provided to the Commission. As regards the timing of the decision, Vauxhall Motors approached the United Kingdom authorities in December 2000 for support to help offset the cost advantages of Antwerp. A regional selective assistance offer of GBP 10 million was made to Vauxhall Motors in January 2001, conditional on EC approval. On 1 February 2001, the European Strategy Board of General Motors Europe decided in favour of the Ellesmere Port location. As regards the technical feasibility to carry out the project in the alternative location, the Commission needs to verify whether Antwerp was a real alternative.
- (19) Regional aid intended for modernisation and rationalisation, which is generally not mobile, is not authorised in the motor vehicle sector. However, a transformation, involving a radical change in production structures on the existing site could be eligible for regional aid. The Commission has to verify that the planned project does not include any elements of modernisation, which is completely excluded from all aid.
- (20) According to point 3(2)(c) of the car framework, when considering the mobile aspects of a project, the Commission needs to ensure that the planned aid is in proportion to the regional problems it is intended to resolve. For that, a cost-benefit analysis method (hereinafter referred to as CBA) is used.
- (21) A CBA compares, with regard to the mobile elements, the costs which an investor would bear in order to carry out the project in the region in question with those it would bear for an identical project in a different location, which makes it possible to determine the specific handicaps of the assisted region concerned. The Commission authorises regional aid within the limit of the regional handicaps resulting from the investment in the comparator plant.
- (22) The Commission notes that the United Kingdom authorities have provided with their notification a CBA comparing the two locations, Ellesmere Port and Antwerp. In accordance with point 3(2)(c) of the car framework, operating handicaps are assessed over three years in the CBA since the project in question is an expansion project, not a greenfield site. The time period covered by the submitted CBA is April 2002 to March 2005, that is three years from the beginning of production in compliance with point 3(3) of Annex I to the car framework. The CBA, based on exchange rates at the time of the location decision, indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp.
- (23) The Commission has assessed the information contained in the CBA provided and notes that further explanations are necessary before it can reach a final decision. This relates to elements used in the CBA, especially with regard to the following elements.

⁽¹⁾ OJ C 279, 15.9.1997, p. 1.

- (24) The Commission has some doubts on the assumed, necessary training costs in the CBA, which assumes that training cost in Ellesmere Port are significantly higher than in Antwerp. The United Kingdom justifies this assumption by the fact that Antwerp already has been a flexible plant in the recent past and was therefore able to profit from the existing experience and skills base. Furthermore, the Antwerp plant had already produced the current Vectra model until 1998 and has installed a higher level of standardised, modern production techniques. Although the Commission considers it plausible that the necessary training costs are higher in Ellesmere Port than in Antwerp, there are doubts whether the extent of the handicap in the CBA is justified. The CBA assumes that necessary training costs in Ellesmere Port are around four times higher than in Antwerp.
- (25) As regards inward transport costs, which represents the biggest operating cost handicap of Ellesmere Port, the CBA is based on the assumptions that the inward transport cost per vehicle is GBP 203 (EUR 324) in Ellesmere Port and DEM 220 (EUR 112) in Antwerp and that the procurement pattern is the same in both locations. In view of the assumed significant differences in cross-channel transport costs and the fact that Ellesmere Port has already a well developed supplier park it needs to be clarified whether these assumptions on inward transport costs are plausible.
- (26) Even with the grant, Antwerp was still a lower cost location compared to Ellesmere Port. However, according to the United Kingdom, the grant closed the gap to such an extent that General Motors was able to take into account two soft factors in favour of Ellesmere Port when considering the location, namely (a) access to the UK market, and (b) that Ellesmere Port would be a UK project, which would in part mitigate an earlier Luton car plant closure decision. The United Kingdom explained that in view of the job losses in Luton, an unsuccessful bid for the new Vectra in Ellesmere Port would have led to a risk of industrial action in Luton and possibly Ellesmere Port with a resulting impact on public perception in the United Kingdom of Vauxhall as a reliable, quality brand as well as an impact on market share and sales. However, the United Kingdom considers it impossible to accurately quantify the effect of these two

factors. The Commission considers that it might be necessary to incorporate these effects into the CBA and asks the United Kingdom to quantify an estimate of the possible costs.

- (27) Consequently, the Commission has doubts whether all the relevant costs and benefits relating to the two alternative production locations are accurately reflected in the CBA provided by the United Kingdom authorities.
- (28) Finally, the Commission in its analysis considers the question of a 'top-up', which is an increase in the allowable aid intensity intended as a further incentive to the investor to invest in the region in question. Such top-ups are authorised on condition that the investment does not increase the capacity problems facing the motor vehicle industry. Aid proposals in support of investments that potentially aggravate the overcapacity problem of the industry can be modulated by reducing the 'regional handicap ratio' by up to two points. In this respect the Commission notes that, according to the United Kingdom authorities, the production capacity of General Motors Europe amounts to 2 167 932 before the investment and to 2 058 021 after the investment project (around 5 % capacity reduction). Consequently, taking into account the Article 87(3)(c) area status of the region and the capacity reduction of the group, the project would have a 'negligible' impact on competitors.

Decision

- (29) In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests the United Kingdom to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the aid, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to the potential recipient of the aid immediately.
- (30) The Commission wishes to remind the United Kingdom that Article 88(3) of the EC Treaty has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.»

Κοινοτικές αποφάσεις όσον αφορά τις άδειες κυκλοφορίας των φαρμάκων από 15 Φεβρουαρίου 2002 μέχρι 15 Μαρτίου 2002

[Δημοσίευση δυνάμει του άρθρου 12 ή του άρθρου 34 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2309/93 του Συμβουλίου ⁽¹⁾]

(2002/C 77/06)

— Χορήγηση αδείας κυκλοφορίας [άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2309/93]: Εγκρίνεται

Ημερομηνία λήψης της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποιήσεως
28.2.2002	Protopic	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/201/001-004	5.3.2002
28.2.2002	Protopy	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/202/001-004	5.3.2002
5.3.2002	Trisenox	Cell Therapeutics (UK) Limited 1 Ropemaker Street London EC2Y 9HT United Kingdom	EU/1/02/204/001	7.3.2002
8.3.2002	Lumigan	Allergan Pharmaceuticals (Ireland) Ltd Castlebar Road Westport County Mayo Ireland	EU/1/02/205/001	12.3.2002
8.3.2002	Kineret	Amgen Europe BV Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/02/203/001-004	12.3.2002

— Τροποποίηση αδείας κυκλοφορίας [άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2309/93 του Συμβουλίου]: Εγκρίνεται

Ημερομηνία λήψης της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποιήσεως
5.2.2002	Cea-Scan	Immunomedics Europe Haarlemmerstraat 30 2181 HC Hillegom Nederland	EU/1/96/023/001	19.2.2002
19.2.2002	Renagel	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/123/001-011	22.2.2002
19.2.2002	Plavix	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/069/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	21.2.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002

⁽¹⁾ ΕΕ L 214 της 24.8.1993, σ. 1.

Ημερομηνία λήψεως της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποίησης
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	SonoVue	Bracco International BV Strawinskylaan 3051 1077 ZX Amsterdam Nederland	EU/1/01/177/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Caelyx	Schering Plough Europe Rue de Stalle/Stallestraat 73 B-1180 Brussels	EU/1/96/011/001-004	21.2.2002
19.2.2002	Teslascan	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/97/040/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Gonal F	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/95/001/017-020	21.2.2002
19.2.2002	Refludan	Schering AG D-13342 Berlin	EU/1/97/035/001-004	25.2.2002
19.2.2002	Vistide	Pharmacia Enterprises SA 6, Circuit de la Foire Internationale L-1347 Luxembourg	EU/1/97/037/001	22.2.2002
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	12.3.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002
19.2.2002	Actos	Takeda Europe R & D Centre Ltd Savanah House 11/12 Charles II Street London SW1Y 4QU United Kingdom	EU/1/00/150/001-008	21.2.2002
19.2.2002	Mabthera	Roche Registration Limited 40 Broadwater Road Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 3AY United Kingdom	EU/1/98/067/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/009-010	22.2.2002

Ημερομηνία λήψεως της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποιήσεως
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/005-008	25.2.2002
19.2.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/013-014	22.2.2002
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/001-010	25.2.2002
19.2.2002	Foscan	QuantaNova Limited Castle Business Park Stirling FK9 4TF United Kingdom	EU/1/01/197/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/014-015	25.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	25.2.2002
19.2.2002	Neospect	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/00/154/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/009-010	25.2.2002
28.2.2002	Refacto	Genetics Institute of Europe BV Fraunhoferstraße 15 D-82152 Planegg/Martinsried	EU/1/99/103/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Replagal	TKT Europe-SS AB Rinkebyvägen 11B S-182 36 Danderyd	EU/1/01/189/001	5.3.2002
28.2.2002	Vaniqa	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/01/173/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	5.3.2002
5.3.2002	Viagra	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/001-012	7.3.2002

Ημερομηνία λήψεως της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποίησης
5.3.2002	Patrex	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/078/001-012	7.3.2002
5.3.2002	Prometax	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/092/001-013	7.3.2002
5.3.2002	Synagis	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United-Kingdom	EU/1/99/117/001-002	7.3.2002
5.3.2002	Rilutek	Aventis Pharma SA 20, avenue Raymond-Aron F-92165 Antony Cedex	EU/1/96/010/001	7.3.2002
5.3.2002	Infergen	Yamanouchi Europe BV Elisabethhof 19 2353 EW Leiderdorp Nederland	EU/1/98/087/001-003	7.3.2002
7.3.2002	Fabrazyme	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/01/188/001-003	11.3.2002
8.3.2002	Avonex	Biogen France SA 55, avenue des Champs-Pierreux F-92012 Nanterre Cedex	EU/1/97/033/001-002	12.3.2002
8.3.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/001-010	12.3.2002
8.3.2002	Puregon	Organon NV Postbus 20 5340 BH Oss Nederland	EU/1/96/008/001-039	12.3.2002
8.3.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/001-010	12.3.2002

Ημερομηνία λήψεως της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποιήσεως
13.3.2002	Exelon	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/066/001-013	15.3.2002
14.3.2002	Travatan	Alcon Laboratories (UK) Ltd Boundary Way Hemel Hempstead Herts HP2 7UK United Kingdom	EU/1/01/199/001-002	18.3.2002

— **Χορήγηση άδειας κυκλοφορίας [άρθρο 34 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2309/93 του Συμβουλίου]: Εγκρίνεται**

Ημερομηνία λήψεως της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποιήσεως
8.3.2002	Eurifel RCP FelV	Merial 17, rue Bourgelat F-69002 Lyon	EU/2/02/031/001-002	12.3.2002

— **Τροποποίηση άδειας κυκλοφορίας [άρθρο 34 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2309/93 του Συμβουλίου]: Εγκρίνεται**

Ημερομηνία λήψεως της απόφασης	Ονομασία του φαρμάκου	Κάτοχος της άδειας κυκλοφορίας	Αριθμός εγγραφής στο κοινοτικό μητρώο	Ημερομηνία κοινοποιήσεως
13.3.2002	Metacam	Boehringer Ingelheim Vetmedica GmbH D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/2/97/004/003-005	15.3.2002

Οι ενδιαφερόμενοι δύνανται, κατόπιν αιτήσεως, να προμηθευτούν τη δημόσια έκθεση αξιολογήσεως των περί των οποίων λόγος φαρμάκων και των σχετικών αποφάσεων απευθυνόμενοι στην ακόλουθη διεύθυνση:

Agence Européenne pour l'évaluation des médicaments
7 Westferry Circus
Canary Wharf
London E14 4HB
United Kingdom.

Γενική συνοπτική έκθεση για τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που διενεργήθηκαν σε κοινοτικό επίπεδο από τα κράτη μέλη σύμφωνα με το άρθρο 22 της οδηγίας 95/53/ΕΚ του Συμβουλίου ⁽¹⁾

(2002/C 77/07)

1. ΝΟΜΙΚΗ ΒΑΣΗ

Το άρθρο 22 της οδηγίας 95/53/ΕΚ του Συμβουλίου της 25ης Οκτωβρίου 1995, για τον καθορισμό των αρχών οργάνωσης των επίσημων ελέγχων στον τομέα της διατροφής των ζώων ⁽²⁾ ορίζει ότι τα κράτη μέλη καταρτίζουν ετήσια προγράμματα στα οποία διευκρινίζονται τα εθνικά μέτρα που πρέπει να εφαρμόζονται για την επίτευξη του στόχου της οδηγίας. Τα προγράμματα αυτά πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τους τις ιδιαιτερότητες των κρατών μελών, και να διευκρινίζουν τη φύση και τη συχνότητα των ελέγχων που πρέπει να διενεργούνται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

Κάθε έτος πριν από την 1η Απριλίου τα κράτη μέλη διαβιβάζουν στην Επιτροπή κάθε σχετική πληροφορία όσον αφορά την εκτέλεση, κατά το προηγούμενο έτος, των ανωτέρω προγραμμάτων διευκρινίζοντας:

- τα κριτήρια που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπόνηση αυτών των προγραμμάτων,
- τον αριθμό και τη φύση των διενεργηθέντων ελέγχων,
- τα αποτελέσματα των ελέγχων και ιδίως τον αριθμό και τη φύση των παραβάσεων που έχουν διαπιστωθεί,
- τα μέτρα που ελήφθησαν σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων.

Κάθε έτος πριν από την 1η Οκτωβρίου η Επιτροπή υποβάλλει γενική συνοπτική έκθεση για τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργούνται σε κοινοτικό επίπεδο συνοδευόμενη από πρόταση σύστασης σχετικά με το συντονισμένο πρόγραμμα ελέγχων για το επόμενο έτος.

2. ΑΠΙΟΛΟΓΗΣΗ

Σκοπός του άρθρου 22 της οδηγίας 95/53/ΕΚ είναι να παρέχει κάθε χρόνο μία συνολική εικόνα σχετικά με το βαθμό υλοποίησης των κοινοτικών διατάξεων στον τομέα της διατροφής των ζώων στα κράτη μέλη.

Έτσι, η παροχή στοιχείων αξιολόγησης όσον αφορά την ομοιόμορφη εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας θα επιτρέψει τη σωστή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς. Επιπλέον, οι πληροφορίες που παρέχονται θα συμβάλλουν στον εντοπισμό ειδικών καταστάσεων ή κρίσιμων πεδίων κοινού ενδιαφέροντος όπου ενδεχομένως απαιτείται κοινή προσέγγιση σε κοινοτικό επίπεδο.

Ο ακρογωνιαίος λίθος της κοινής αγοράς είναι η αρχή ότι ο έλεγχος τήρησης των κοινοτικών διατάξεων διεξάγεται στον τόπο προέλευσης, γεγονός που καθιστά περιττή τη διενέργεια συστηματικών ελέγχων στο τόπο προορισμού. Η διεξαγωγή ελέγχων στη χώρα προορισμού παρουσιάζει όντως μεγαλύτερες δυσκολίες και συνεπάγεται αυξημένο κόστος. Η ανταλλαγή πληροφοριών για τις

δραστηριότητες ελέγχου αποτελεί λοιπόν πρωταρχική ανάγκη για την οικοδόμηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στο πλαίσιο αυτό η Επιτροπή παραθέτει περιλήψη των ελέγχων που διενεργήθηκαν από τα κράτη μέλη το 2000 με βάση τα μέχρι στιγμής διαθέσιμα στοιχεία.

3. ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΤΩΝ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΟΥ ΔΙΕΝΕΡΓΗΘΗΚΑΝ ΑΠΟ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ ΤΟ 2000

Όλα τα κράτη μέλη υπέβαλαν εγγράφως πληροφορίες σχετικά με τα προγράμματα επιθεώρησης που διεξήγαγαν το έτος 2000 για την τήρηση των κοινοτικών διατάξεων στον τομέα της διατροφής των ζώων.

Πάρα ταύτα κάποια από αυτά υπέβαλαν πληροφορίες μετά την εκπνοή της προθεσμίας του Απριλίου 2001 και μερικά από τα κράτη μέλη περιορίστηκαν στην υποβολή προκαταρκτικών πληροφοριών. Η κατάσταση παρουσιάζει σημαντική βελτίωση σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο το 1999, που ήταν και το πρώτο έτος εφαρμογής του άρθρου 22 παράγραφος 2 της οδηγίας, αλλά δεν είναι ακόμα ικανοποιητική.

1. Τα περισσότερα κράτη μέλη παρουσίασαν με σαφήνεια τα κριτήρια που εφαρμόζουν κατά το σχεδιασμό των προγραμμάτων επιθεώρησης.

Τα περισσότερα κράτη μέλη συμπεριέλαβαν στις εκθέσεις τους κάποιες πληροφορίες αναφορικά με το σύστημα ελέγχου και προγραμμάτισαν τις δραστηριότητες επιθεώρησης με βάση τα στοιχεία που διέθεταν σχετικά με την παραγωγή, το εμπόριο, την κατανάλωση αλλά και τα αποτελέσματα των ελέγχων που διενεργήθηκαν το προηγούμενο έτος.

Στην περίπτωση ορισμένων κρατών μελών δεν είναι δυνατόν να περιγραφεί αποτελεσματικά ο τρόπος με τον οποίο σχεδιάζεται ένα ετήσιο λεπτομερές πρόγραμμα ελέγχου για το σύνολο της εθνικής επικράτειας καθώς υπάρχουν τοπικές διαφορές.

Γενικά είναι δυνατόν να καταλήξουμε στο συμπέρασμα ότι, όποτε οι εκθέσεις των κρατών μελών συμπεριλαμβάνουν ένα κεφάλαιο με βασικά στατιστικά στοιχεία, η κατανόηση του προγραμματισμού των ενεργειών είναι ευκολότερη.

2. Υποβλήθηκαν στοιχεία όσον αφορά τον αριθμό και το είδος των ελέγχων που πραγματοποιήθηκαν. Τα περισσότερα κράτη μέλη εφαρμόζουν ένα διπλό σύστημα ελέγχου:

- περιοδικοί έλεγχοι λειτουργίας ή επιθεωρήσεις σε επιχειρήσεις, όπου ανά διαστήματα που επιλέγουν οι αρχές εξετάζονται οι διαδικασίες επεξεργασίας, με βάση κριτήρια που δεν περιγράφονται πάντοτε αλλά συχνά περιλαμβάνουν τον όγκο της παραγωγής·

⁽¹⁾ Σύσταση 2002/214/ΕΚ της Επιτροπής (ΕΕ L 70 της 13.3.2002, σ. 20).

⁽²⁾ ΕΕ L 265 της 8.11.1995, σ. 17.

— ειδικοί έλεγχοι αναφορικά με θέματα ιδιαίτερης φύσης που προκύπτουν σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο και θεωρείται ότι χρειάζονται ιδιαίτερη προσοχή, όπως η περίπτωση της μόλυνσης από σαλμονέλα SP, η χρήση προσθέτων στις ζωοτροφές και βαρέων μετάλλων.

Και τα δύο είδη ελέγχων συνήθως περιλαμβάνουν δειγματοληψία και δοκιμή.

3. Αναφορικά με το αποτέλεσμα των επιθεωρήσεων τα κράτη μέλη έχουν υποβάλει στοιχεία για τον αριθμό και το είδος των παραβάσεων που εντοπίστηκαν. Παρά ταύτα η ερμηνεία των στοιχείων αυτών παρουσιάζει μερικές φορές δυσχέρειες καθώς είναι δύσκολο να συνταχθεί έκθεση για τη σχετική σοβαρότητα κάθε παράβασης.
4. Τα περισσότερα κράτη μέλη αναφέρουν σε ποιες ενέργειες προχώρησαν μετά τον εντοπισμό κάποιας παράβασης. Ωστόσο, σπάνια υποβλήθηκαν στοιχεία άλλα από τον αριθμό των διοικητικών ή ποινικών κυρώσεων που ενδεχομένως επιβλήθηκαν, όπως για παράδειγμα όσον αφορά την επιβολή επι τόπου διορθωτικών μέτρων.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η μορφή των εκθέσεων που υποβλήθηκαν στερείται ομοιομορφίας και από τους ελέγχους που πραγματοποιήθηκαν δεν είναι δυνατόν να συνάγουμε σαφή συμπεράσματα ως προς το σε ποιους τομείς απαιτούνται συντονισμένες ενέργειες σε κοινοτικό επίπεδο. Είναι συνεπώς απαραίτητο να επεξεργασθούμε ένα κατάλληλο υπόδειγμα αναφοράς που θα θεσπισθεί σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 της οδηγίας 95/53/ΕΚ.

Στο μεταξύ, στις συζητήσεις στο πλαίσιο της μόνιμης επιτροπής διαπιστώθηκε ότι πρέπει να γίνουν συστάσεις για τη διεξαγωγή συγκεκριμένων ελέγχων σε κοινοτικό επίπεδο, για το 2002, στους ακόλουθους τομείς:

- ύπαρξη διοξινών σε ιχνοστοιχεία και ανόργανες ζωοτροφές·
- ύπαρξη βαρέων μετάλλων σε ιχνοστοιχεία και ανόργανες ζωοτροφές·
- ύπαρξη μυκοτοξινών σε ζωοτροφές·
- επιβολή περιορισμών σχετικά με τη χρήση ζωικών πρωτεϊνών που έχουν υποστεί επεξεργασία για την προστασία από μεταδοτικές σπογγώδεις εγκεφαλοπάθειες.

Παράταση της ηλεκτρονικής έκδοσης αδειών για την εισαγωγή κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων και ειδών ένδυσης

(2002/C 77/08)

Η παράγραφος 3 του άρθρου 11 του παραρτήματος III του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3030/93 του Συμβουλίου, περί κοινών κανόνων εισαγωγής ορισμένων κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων καταγωγής τρίτων χωρών, που εισήχθη με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 391/2001 του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001 ⁽¹⁾, αναφέρει ότι «εάν μία προμηθεύτρια χώρα έχει συνάψει διοικητικές συμφωνίες με την Κοινότητα σχετικά με την ηλεκτρονική έκδοση αδειών, οι σχετικές πληροφορίες επιτρέπεται να διαβιβάζονται ηλεκτρονικώς και αντικαθιστούν τη χορήγηση εντύπων αδειών εξαγωγής».

Την 1η Νοεμβρίου 2001 ⁽²⁾, την 1η Ιανουαρίου 2002 ⁽³⁾ και την Φεβρουαρίου ⁽⁴⁾ καθιερώθηκε το σύστημα της ηλεκτρονικής έκδοσης αδειών για σειρά χωρών. Από τότε, η Επιτροπή προέβη στις αναγκαίες ρυθμίσεις με τις ακόλουθες χώρες: Καμπότζη, Ταϊλάνδη, Μαλαισία και Ουκρανία. Για τις χώρες αυτές, και από 1ης Απριλίου 2002, δεν θα απαιτείται πλέον η υποβολή του πρωτοτύπου των αντίστοιχων αδειών εξαγωγής για την έκδοση των αδειών εισαγωγής από τις αρχές έκδοσης αδειών των κρατών μελών. Επομένως, οι άδειες αυτές θα μπορούν να εκδίδονται κατόπιν επιβεβαίωσης, εκ μέρους της Επιτροπής, ότι είναι διαθέσιμα τα απαιτούμενα ποσά και/ή ότι είναι έγκυρη η έκδοση άδειας με ηλεκτρονική μορφή. Οι αρμόδιες αρχές των προμηθευτριών τρίτων χωρών μπορούν, ωστόσο, να εκδίδουν άδεια εξαγωγής ή οιαδήποτε παρόμοια έγγραφα, συμπεριλαμβανομένων των επισημών αδειών εξαγωγής, αν το κρίνουν σκόπιμο, υπέρ των οικονομικών φορέων για να διευκολύνουν τη συναλλαγή.

Για κάθε ερώτηση, οι οικονομικοί φορείς καλούνται να απευθύνονται στις αρχές έκδοσης αδειών των κρατών μελών που δημοσιεύονται στη ΕΕ C 78 της 18.3.2000, σ. 2.

⁽¹⁾ ΕΕ L 58 της 28.2.2001, σ. 3.

⁽²⁾ ΕΕ C 308 της 1.11.2001, σ. 16 (Σρι Λάνκα, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Κροατία και Βιετνάμ).

⁽³⁾ ΕΕ C 374 της 29.12.2001, σ. 58 (Ρωσία, Νεπάλ, Ταϊβάν, Μακάο και Φιλιππίνες).

⁽⁴⁾ ΕΕ C 29 της 1.2.2002, σ. 5 (Ινδία, Νότια Κορέα και Λάος).

Ανακοίνωση για έναρξη διαδικασίας έρευνας για μέτρα διασφάλισης όσον αφορά τις εισαγωγές ορισμένων προϊόντων χάλυβα

(2002/C 77/09)

Διάφορα κράτη μέλη («τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη») ενημέρωσαν την Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 2 των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΚ) αριθ. 3285/94 ⁽¹⁾ και (ΕΚ) αριθ. 519/94 ⁽²⁾ αντίστοιχα, σχετικά με το ότι οι τάσεις στις εισαγωγές ορισμένων προϊόντων χάλυβα φαίνεται να υπαγορεύουν τη λήψη μέτρων διασφάλισης.

1. Πληροφορίες που παρασχέθηκαν στην Επιτροπή

Τα ενδιαφερόμενα κράτη μέλη υπέβαλαν τα αποδεικτικά στοιχεία που είχαν στη διάθεσή τους όσον αφορά τους δείκτες που καθορίζονται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3285/94 και στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 519/94, και ζήτησαν από την Επιτροπή να κινήσει έρευνα για μέτρα διασφάλισης και να επιβάλει προσωρινά μέτρα.

2. Προϊόν

Τα προϊόντα για τα οποία η Επιτροπή ενημερώθηκε ότι οι τάσεις των εισαγωγών τους φαίνεται να υπαγορεύουν την εφαρμογή μέτρων διασφάλισης, είναι ορισμένα προϊόντα χάλυβα («τα υπό εξέταση προϊόντα»). Τα υπό εξέταση προϊόντα, μαζί με τους κωδικούς ΣΟ στους οποίους κατατάσσονται επί του παρόντος, περιέχονται στον κατάλογο του παραρτήματος 1 της παρούσας ανακοίνωσης.

3. Αύξηση των εισαγωγών

Οι πληροφορίες που διαθέτει τη στιγμή αυτή η Επιτροπή δείχνουν ότι οι συνολικές εισαγωγές των υπό εξέταση προϊόντων αυξήθηκαν από 13 εκατομμύρια τόνους το 1999 σε 15,8 εκατομμύρια τόνους το 2000, και σε 16,6 εκατομμύρια τόνους το 2001, όπως επίσης και ότι σημειώθηκε απότομη αύξηση των εισαγωγών καθενός εκ των υπό εξέταση προϊόντων, τόσο σε απόλυτους όρους όσο και σε σχέση με την κοινοτική παραγωγή ή κατανάλωση.

4. Σοβαρή ζημία ή απειλή σοβαρής ζημίας

Οι πληροφορίες που διαθέτει τη στιγμή αυτή η Επιτροπή περιλαμβάνουν στοιχεία για ορισμένους οικονομικούς δείκτες που καθορίζονται στο άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3285/94 και στο άρθρο 8 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 519/94 που αφορούν τους κύριους κοινοτικούς παραγωγούς καθενός εκ των προϊόντων που είναι ομοειδές ή άμεσα ανταγωνιστικό με ένα από τα υπό εξέταση προϊόντα. Γενικά, τα στοιχεία για το τελευταίο δωδεκάμηνο δείχνουν στάσιμη ή μειούμενη κατανάλωση στην κοινοτική αγορά, όπως και αύξηση των εισαγωγών με χαμηλές τιμές, μείωση των όγκων των πωλήσεων και μείωση των τιμών και της αποδοτικότητας των κοινοτικών παραγωγών.

5. Διαδικασία

Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3285/94 και του άρθρου 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 519/94, η Επιτροπή προέβη σε διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή

που έχει συσταθεί βάσει του άρθρου 4 καθενός εκ των προαναφερθέντων κανονισμών. Μετά τη διαβούλευση αυτή, είναι προφανές για την Επιτροπή ότι υπάρχουν επαρκείς αποδείξεις που να αιτιολογούν την κίνηση διαδικασίας έρευνας σε σχέση με τα υπό εξέταση προϊόντα· ως εκ τούτου, η Επιτροπή αποφάσισε να αρχίσει έρευνα, σε συνεργασία με τα κράτη μέλη, για να αποφασίσει κατά πόσο πληρούνται οι αναγκαίες προϋποθέσεις για την έγκριση οριστικών μέτρων διασφάλισης σε σχέση με τα εν λόγω προϊόντα.

6. Διαδικασία έρευνας

Η έρευνα θα αποδείξει κατά πόσο, όσον αφορά έκαστο εκ των υπό εξέταση προϊόντων, ως αποτέλεσμα απρόβλεπτων εξελίξεων, το συγκεκριμένο προϊόν εισάγεται στην Κοινότητα σε τόσο αυξημένες ποσότητες και υπό τέτοιους όρους ή συνθήκες ώστε να προκαλείται, ή να κινδυνεύει να προκληθεί, σοβαρή ζημία στον κοινοτικό κλάδο παραγωγής ομοειδών ή άμεσα ανταγωνιστικών προϊόντων.

7. Γραπτές παρατηρήσεις, απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο και αλληλογραφία

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη δικαιούνται να γνωστοποιήσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να υποβάλουν πληροφορίες. Τα ενδιαφερόμενα μέρη που το επιθυμούν, πρέπει να υποβάλουν τις απόψεις τους και τις πληροφορίες τους εντός 21 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* (εκτός αν ορίζεται διαφορετικά), διότι, σε αντίθετη περίπτωση, οι απόψεις τους και οι πληροφορίες τους ενδέχεται να μη ληφθούν υπόψη κατά την έρευνα.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα αποστέλλει ερωτηματολόγια στους γνωστούς παραγωγούς των ομοειδών ή των άμεσα ανταγωνιστικών προϊόντων και σε όλες τις γνωστές ενώσεις παραγωγών, στην Κοινότητα. Τα συμπληρωμένα ερωτηματολόγια πρέπει να παραληφθούν από την Επιτροπή εντός 21 ημερών από την ημερομηνία κατά την οποία απεστάλησαν.

Όλες οι σχετικές πληροφορίες πρέπει να γνωστοποιούνται στην Επιτροπή. Όλες οι παρατηρήσεις και αιτήσεις των ενδιαφερόμενων μερών υποβάλλονται εγγράφως (όχι σε ηλεκτρονική μορφή, εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά), και πρέπει να αναφέρουν την επωνυμία, τη διεύθυνση, την ηλεκτρονική διεύθυνση, τον αριθμό τηλεφώνου και φαξ, ή/και τηλεομοιοτυπίας του ενδιαφερόμενου μέρους.

Διεύθυνση για την αλληλογραφία με την Επιτροπή:

European Commission
Directorate-General for Trade
Directorate B
TERV 0/13
B-1049 Βρυξέλλες
Φαξ: (32-2) 295 65 05
Τελεξ COMEU B 21877.

⁽¹⁾ ΕΕ L 349 της 31.12.1994, σ. 53.

⁽²⁾ ΕΕ L 67 της 10.3.1994, σ. 89.

8. Ακρόασεις

Η Επιτροπή δύναται να δεχθεί τα ενδιαφερόμενα μέρη σε ακρόαση. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να ζητήσουν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση από την Επιτροπή. Η Επιτροπή δέχεται σε ακρόαση κάθε ενδιαφερόμενο μέρος, εφόσον το ζητήσει εγγράφως εντός 21 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης του παρόντος κανονισμού στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, και αποδείξει ότι πράγματι ενδέχεται να θιγεί από την έκβαση της έρευνας και ότι υπάρχουν ειδικοί λόγοι για να εκθέσει προφορικά τις απόψεις του.

9. Έλεγχος πληροφοριών

Τα ενδιαφερόμενα μέρη τα οποία γνωστοποίησαν τις απόψεις τους ή υπέβαλαν πληροφορίες ή ζήτησαν να γίνουν δεκτά σε ακρόαση σύμφωνα με το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3285/94 και το άρθρο 5 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 519/94, και οι αντιπρόσωποι των χωρών εξαγωγής, έχουν τη δυνατότητα, εφόσον το ζητήσουν εγγράφως, να ελέγχουν όλες τις πληροφορίες που έχουν παρασχεθεί στην Επιτροπή στο πλαίσιο της έρευνας, εκτός από τα εσωτερικά έγγραφα τα οποία συντάσσουν οι υπηρεσίες της Κοινότητας ή των κρατών μελών της, υπό τον όρο ότι οι πληροφορίες αυτές έχουν σχέση με την παρουσίαση της υπόθεσής τους και δεν είναι εμπιστευτικές κατά την έννοια του άρθρου 9 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3285/94 ή του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 519/94, και ότι χρησιμοποιούνται από την Επιτροπή για την έρευνα.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη που έχουν εκδηλώσει σχετικό ενδιαφέρον, δύνανται να παρουσιάσουν στην Επιτροπή τις παρατηρήσεις τους για τις εν λόγω πληροφορίες και οι απόψεις αυτές δύνανται να λαμβάνονται υπόψη όταν υποστηρίζονται από επαρκείς αποδείξεις.

10. Άρνηση συνεργασίας

Όταν οι ζητούμενες πληροφορίες δεν παρέχονται στην Επιτροπή εντός της προθεσμίας που ορίζεται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 3285/94 ή τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 519/94, ή όταν η έρευνα παρεμποδίζεται σημαντικά, είναι δυνατόν να συνάγονται συμπεράσματα βάσει των διαθέσιμων στοιχείων. Εάν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι ο ενδιαφερόμενος ή τρίτος έχει παράσχει ψευδείς ή παραπλανητικές πληροφορίες, αγνοεί τις πληροφορίες αυτές και μπορεί να χρησιμοποιήσει τα διαθέσιμα στοιχεία.

11. Χρονοδιάγραμμα της έρευνας

Σύμφωνα με το άρθρο 7 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3285/94 και το άρθρο 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 519/94, εντός 9 μηνών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, η Επιτροπή αποφασίζει κατά πόσο είναι αναγκαία η επιβολή μέτρων διασφάλισης.

Στην περίπτωση που η Επιτροπή αποφασίσει ότι τα μέτρα είναι αναγκαία, η Επιτροπή λαμβάνει τις αναγκαίες αποφάσεις σύμφωνα με τον τίτλο V των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 3285/94 και (ΕΚ) αριθ. 519/94 αντίστοιχα, το αργότερο εννέα μήνες από την ημερομηνία κίνησης της διαδικασίας, εκτός κι αν συντρέχουν εξαιρετικές περιστάσεις, οπότε στην περίπτωση αυτή η προθεσμία δύναται να παραταθεί κατά δύο μήνες το πολύ. Στην περίπτωση παράτασης της προθεσμίας, η Επιτροπή δημοσιεύει στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* ανακοίνωση στην οποία αναφέρονται η διάρκεια της παράτασης και περίληψη των λόγων που οδήγησαν στην παράταση αυτή.

Εάν η Επιτροπή κρίνει ότι δεν είναι αναγκαία η λήψη μέτρων διασφάλισης, περατώνει την έρευνα, μετά από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή. Η απόφαση για την περάτωση της έρευνας, στην οποία περιέχονται τα κύρια συμπεράσματα της έρευνας και περίληψη των λόγων που οδήγησαν σ' αυτά, δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Αριθμός προϊόντος	Ομάδα προϊόντος	Κωδικοί ΣΟ
1	Μη κραματοποιημένοι ρόλοι θερμής έλασης	7208 10 00, 7208 25 00, 7208 26 00, 7208 27 00, 7208 36 00, 7208 37 10, 7208 37 90, 7208 38 10, 7208 38 90, 7208 39 10, 7208 39 90
2	Μη κραματοποιημένα φύλλα και λαμαρίνες θερμής έλασης	7208 40 10, 7208 40 90, 7208 52 99, 7208 53 90, 7208 54 10, 7208 54 90
3	Μη κραματοποιημένες ταινίες μικρού πλάτους θερμής έλασης	7211 14 10, 7211 14 90, 7211 19 20, 7211 19 90, 7212 60 11, 7212 60 19, 7212 60 91
4	Πλατέα προϊόντα θερμής έλασης από κράμα χάλυβα	7225 19 10, 7225 30 00, 7225 40 80, 7226 19 10, 7226 91 10, 7226 91 90, 7226 99 20
5	Φύλλα ψυχρής έλασης	7209 15 00, 7209 16 90, 7209 17 90, 7209 18 91, 7209 25 00, 7209 26 90, 7209 27 90, 7209 28 90, 7209 90 10, 7209 90 90, 7225 20 90, 7225 50 00, 7211 23 10, 7211 23 99, 7211 29 20, 7211 29 50, 7211 29 90, 7211 90 11, 7211 90 19, 7211 90 90, 7212 60 93, 7212 60 99, 7226 92 10, 7226 92 90
6	Φύλλα για ηλεκτρικές εφαρμογές (άλλα από GOES)	7209 16 10, 7209 17 10, 7209 18 10, 7209 26 10, 7209 27 10, 7209 28 10, 7211 23 91, 7225 19 90, 7226 19 30, 7226 19 90
7	Φύλλα με μεταλλική επικάλυψη	7210 20 10, 7210 20 90, 7210 30 10, 7210 30 90, 7210 41 10, 7210 41 90, 7210 49 10, 7210 49 90, 7210 61 10, 7210 61 90, 7210 69 10, 7210 69 90, 7210 90 38, 7210 90 90, 7212 20 11, 7212 20 19, 7212 20 90, 7212 30 11, 7212 30 19, 7212 30 90, 7212 50 31, 7212 50 51, 7212 50 58, 7212 50 75, 7212 50 91, 7212 50 93, 7212 50 97, 7212 50 99, 7225 91 10, 7225 91 90, 7225 92 10, 7225 92 90, 7225 99 90, 7226 93 20, 7226 93 80, 7226 94 20, 7226 94 80, 7226 99 80
8	Φύλλα με οργανική επικάλυψη	7210 70 39, 7210 70 90, 7212 40 91, 7212 40 93, 7212 40 98
9	Προϊόντα λευκοσιδήρου	7209 18 99, 7210 11 10, 7210 11 90, 7210 12 11, 7210 12 19, 7210 12 90, 7210 50 10, 7210 50 90, 7210 70 31, 7210 90 33, 7211 23 51, 7212 10 10, 7212 10 91, 7212 10 93, 7212 10 99, 7212 40 10, 7212 40 95
10	Λαμαρίνες quarto	7208 51 30, 7208 51 50, 7208 51 91, 7208 51 99, 7208 52 91, 7208 90 10, 7208 90 90, 7210 90 31, 7225 40 20, 7225 40 50, 7225 99 10
11	Μεγάλα πλατέα	7208 51 10, 7208 52 10, 7208 53 10, 7211 13 00
12	Μη κραματοποιημένοι ράβδοι εμπορίου και ελαφρείς μορφοχάλυβες	7214 30 00, 7214 91 10, 7214 91 90, 7214 99 31, 7214 99 39, 7214 99 50, 7214 99 61, 7214 99 69, 7214 99 80, 7214 99 90, 7215 90 10, 7228 80 90, 7216 10 00, 7216 21 00, 7216 22 00, 7216 40 10, 7216 40 90, 7216 50 10, 7216 50 91, 7216 50 99, 7216 99 10
13	Ράβδοι εμπορίου και ελαφρείς μορφοχάλυβες από κράμα χάλυβα	7228 20 11, 7228 20 19, 7228 20 30, 7228 30 41, 7228 30 49, 7228 30 61, 7228 30 69, 7228 30 70, 7228 30 89, 7228 60 10, 7228 70 10, 7228 70 31, 7228 80 10
14	Ράβδοι οπλισμού σκυροδέματος	7214 20 00, 7214 99 10
15	Ράβδοι από ανοξείδωτο χάλυβα και ελαφρείς μορφοχάλυβες	7222 11 11, 7222 11 19, 7222 11 21, 7222 11 29, 7222 11 91, 7222 11 99, 7222 19 10, 7222 19 90, 7222 20 11, 7222 20 19, 7222 20 21, 7222 20 29, 7222 20 31, 7222 20 39, 7222 20 81, 7222 20 89, 7222 30 10, 7222 30 51, 7222 30 91, 7222 30 98, 7222 40 10, 7222 40 30, 7222 40 91, 7222 40 93, 7222 40 99
16	Χονδρόσυρμα από ανοξείδωτο χάλυβα	7221 00 10, 7221 00 90
17	Σύρμα από ανοξείδωτο χάλυβα	7223 00 11, 7223 00 91, 7223 00 19, 7223 00 99
18	Εξαρτήματα (< 609,6 mm)	7307 93 11, 7307 93 19
19	Συζευκτήρες (άλλοι από ανοξείδωτο χάλυβα)	7307 21 00, 7307 91 00
20	Σωλήνες αερίου	7306 30 51, 7306 30 59, 7306 30 71, 7306 30 78
21	Σωλήνες κοίλης διατομής	7306 60 31, 7306 60 39

Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης
(Υπόθεση COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV)

Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία

(2002/C 77/10)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. Στις 15 Μαρτίου 2002, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου ⁽¹⁾, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 ⁽²⁾, με την οποία οι επιχειρήσεις Saubermacher Dienstleistungs-AG («Saubermacher» Α), που ελέγχεται από τη γερμανική επιχείρηση Hygro- und Vereinsbank AG, και Lafarge Perlmöser AG («Lafarge» Α) αποκτούν, με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ανωτέρω κανονισμού κοινό έλεγχο της επιχείρησης Thermoteam Alternativebrennstoffverwertungs GmbH (Α) με αγορά μετοχών σε νεοδημιουργηθείσα εταιρεία που αποτελεί κοινή επιχείρηση.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— Saubermacher: χρήση και διάθεση αποβλήτων,

— Lafarge: παραγωγή σκυροδέματος και τσιμέντου.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα μπορούσε να εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής ⁽³⁾ σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν οποιοσδήποτε παρατηρήσεις για την προτεινόμενη συγκέντρωση στην Επιτροπή.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ [αριθ. (32-2) 296 43 01 ή 296 72 44] ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή,
Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού,
Διεύθυνση Β — Task Force Συγκεντρώσεων,
J-70,
B-1049 Βρυξέλλες.

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

⁽²⁾ ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1· διορθωτικό στην ΕΕ L 40 της 13.2.1998, σ. 17.

⁽³⁾ ΕΕ C 217 της 29.7.2000, σ. 32.

Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 ⁽¹⁾ περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽²⁾

(2002/C 77/11)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Χορηγηθείσες άδειες εκμετάλλευσης

Κατηγορία Β: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες σε μεταφορείς που πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
Finnish Commuter Airlines Oy Δευτερεύουσα επωνυμία: West Bird Aviation	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	30.5.2001

Ακυρωθείσες άδειες εκμετάλλευσης

Κατηγορία Β: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες σε μεταφορείς που πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
Airdeal Oy	Helsinki-Vantaan lentoasema FIN-01530 Vantaa	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	11.12.2001
Cloudex Oy	Tullimiehentie 4-6 FIN-01530 Vantaa	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	15.10.2001
Etelä-Pohjanmaan Lentokeskus Oy	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	30.5.2001
Forssan Lentotoimintapalvelu	PL 5 FIN-30421 Forssa	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	15.10.2001
Ivalon Lentopalvelu Ky	PPA 2, Huhtamella FIN-99800 Ivalo	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	11.12.2001
Metro Jet Oy Δευτερεύουσα επωνυμία: Nordic Air Ambulance Center	PL 60 FIN-01301 Vantaa	Επιβατών, ταχυδρομείου, εμπορευμάτων	15.10.2001

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

⁽²⁾ Κοινοποιημένες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2001.

Δημοσίευση των αποφάσεων των κρατών μελών για τη χορήγηση ή την ανάκληση αδειών εκμετάλλευσης σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 ⁽¹⁾ περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων ⁽²⁾

(2002/C 77/12)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Χορηγηθείσες άδειες εκμετάλλευσης

Κατηγορία Α: Άδειες εκμετάλλευσης χορηγηθείσες στους μεταφορείς που δεν πληρούν τα κριτήρια που προβλέπονται στο άρθρο 5 παράγραφος 7 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92

Επωνυμία του αερομεταφορέα	Διεύθυνση του αερομεταφορέα	Επιτρέπεται η μεταφορά	Απόφαση ισχύουσα από
Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH	Allmannsweilerstraße 132 D-88046 Friedrichshafen	Επιβατών	14.8.2001

⁽¹⁾ ΕΕ L 240 της 24.8.1992, σ. 1.

⁽²⁾ Κοινοποιημένες στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2001.

III

(Πληροφορίες)

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

**Συνοπτικά πρακτικά της συνεδρίασης της 19-20 Σεπτεμβρίου 2001 που δημοσιεύθηκαν στην Επίσημη
Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων C 77 E**

(2002/C 77/13)

Τα κείμενα αυτά είναι διαθέσιμα σε:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΕΦΕΔΡΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ COM/A/5/01

ΚΥΡΙΩΝ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ (Α 5/Α 4)

ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

(2002/C 77/14)

ANTOINE-POIREL Frank
CAMBA BARBOLLA Emilio
CLAESSENS Jos
DRIES Rudi
DURAND Regis
GRISARD Anne
HELLMAN Anni
LLEWELYN Iolo
MAGENHANN Bernard
MARTÍNEZ CUESTA Luis-Eduardo
MASON Jeffrey
OVERBEEKE Cornelia
SCHLOESSLEN Pascal
VAN DER ZEE Reinder
VANDROMME Johan
VERMEERSCH Benoit
WEBB Christopher
WELCH Peter

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Πρόσκληση υποβολής προσφορών που προκηρύσσει η Γαλλία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Rennes (Saint-Jacques) και Bâle-Mulhouse

(2002/C 77/15)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, η Γαλλία αποφάσισε να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Rennes (Saint-Jacques) και Bâle-Mulhouse. Τα απαιτούμενα πρότυπα γι' αυτές τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 76 της 27.3.2002.

Εφόσον στις 1.7.2002 κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Rennes (Saint-Jacques) και Bâle-Mulhouse, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και χωρίς να ζητεί οικονομική αποζημίωση, η Γαλλία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εν λόγω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτών των γραμμών από τις 15.7.2002.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση από τις 1.7.2002, τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Rennes (Saint-Jacques) και Bâle-Mulhouse, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, όπως έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 76 της 27.3.2002.
3. **Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας άδεια εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων.
4. **Διαδικασία της προσκλήσεως υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92.
5. **Φάκελος της προσκλήσεως υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της προσκλήσεως υποβολής προσφορών, ο οποίος περιέχει τον συγκεκριμένο κανονισμό της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και τη σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το τεχνικό της παράρτημα (κείμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*), μπορεί να ζητηθεί χωρίς καμία επιβάρυνση από τη διεύθυνση:

Chambre de commerce et d'industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex, τηλ. 2 99 33 66 58, τέλεφαξ 2 99 33 24 28, e-mail: jcmandrillon@rennes.cci.fr.

6. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι πρέπει να αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση της γραμμής επί τρία έτη, αρχής γενομένης από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (με ετήσιο αναλυτικό λογαριασμό) Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά καθορίζεται ετησίως, εκ των υστέρων, συναρτήσει των δαπανών και των εσόδων που θα προέλθουν όντως από τη γραμμή, εντός των ορίων που περιέχει η προσφορά. Το ανώτατο αυτό ποσό δεν αναθεωρείται παρά μόνον σε περίπτωση απρόβλεπτης τροποποίησης των όρων εκμετάλλευσης.

Οι ετήσιες πληρωμές γίνονται υπό μορφή προκαταβολών και υπολοίπου τελικής εκκαθάρισης, για την καταβολή του οποίου απαιτείται έγκριση των λογαριασμών του μεταφορέα για τη συγκεκριμένη γραμμή και επαλήθευση της εκτέλεσης της γραμμής υπό τους όρους που προβλέπονται στο κατωτέρω σημείο 8.

Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης πριν από την κανονική λήξη της, εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 8 το συντομότερο δυνατόν, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η καταβολή στον μεταφορέα του υπολοίπου της οφειλόμενης χρηματοδοτικής αντιστάθμισης, της οποίας το μέγιστο όριο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο μειώνεται ενδεχομένως κατ' αναλογία της πραγματικής διάρκειας εκμετάλλευσης.

7. **Διάρκεια της σύμβασης:** Η διάρκεια της συμβάσεως (σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας) είναι τριετής, αρχής γενομένης από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών που περιγράφονται στο σημείο 2 της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών.
8. **Επαλήθευση της εκτέλεσης της γραμμής και των λογαριασμών του μεταφορέα:** Η παροχή της υπηρεσίας και η αναλυτική λογιστική του μεταφορέα για το συγκεκριμένο δρομολόγιο εξετάζονται τουλάχιστον μία φορά ετησίως σε συνεννόηση με τον μεταφορέα.
9. **Λύση της σύμβασης και προειδοποίηση:** Η σύμβαση μπορεί να λυθεί από ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη πριν από την κανονική λήξη ισχύος της μόνον εφόσον τηρηθεί εξαμηνιαία προειδοποίηση. Σε περίπτωση που ο μεταφορέας δεν τηρήσει την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει λύσει τη σύμβαση χωρίς προειδοποίηση, εφόσον δεν επαναλάβει την εκτέλεση της γραμμής σύμφωνα προς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εντός ενός μηνός από την παραλαβή προειδοποιητικής επιστολής.

10. **Κυρώσεις:** Η μη τήρηση από τον μεταφορέα της προειδοποιητικής προθεσμίας που αναφέρεται στο σημείο 9, υπόκειται στην επιβολή είτε διοικητικού προστίμου, μέγιστου ύψους 7 622,45 ευρώ, κατ' εφαρμογήν του άρθρου R.330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, είτε ποινικής ρήτρας υπολογιζόμενης με βάση τον αριθμό των μηνών αθέτησης της σύμβασης και το πραγματικό έλλειμμα της γραμμής του εξεταζόμενου έτους, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μέγιστη χρηματοδοτική αντιστάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 6.

Σε περίπτωση σοβαρών αθετήσεων των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μπορεί να κηρυχθεί η λύση της σύμβασης, θεωρουμένου ότι ο αερομεταφορέας δεν τήρησε καμία προθεσμία προειδοποίησης.

Σε περίπτωση περιορισμένων αθετήσεων των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εφαρμόζεται μείωση της μέγιστης χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που προβλέπεται στο άρθρο 6, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου R.330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας. Στον υπολογισμό της μείωσης αυτής λαμβάνονται υπόψη, ενδεχομένως, ο αριθμός των πτήσεων που ακυρώθηκαν για λόγους καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, ο αριθμός των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν με χωρητικότητα μικρότερη από την απαιτούμενη, ο αριθμός των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν χωρίς να τηρηθούν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τις ενδιάμεσες στάσεις, ο αριθμός ημερών κατά τις οποίες δεν τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις δημό-

σιας υπηρεσίας όσον αφορά τα χρονικά περιθώρια στον προορισμό, τις εφαρμοζόμενες τιμές ή τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων.

11. **Υποβολή των προσφορών:** Οι προσφορές πρέπει να αποστέλλονται ταχυδρομικώς, με συστημένη επιστολή και απόδειξη παραλαβής, οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επί τόπου με απόδειξη παραλαβής, το νωρίτερο έναν μήνα και το αργότερο πέντε εβδομάδες από την ημέρα δημοσίευσης της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, πριν από τις 17.00 τοπική ώρα, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Chambre de commerce et d'industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex. Tel.: 2 99 33 66 58. Fax: 2 99 33 24 28. E-mail: jcmandrillon@rennes.cci.fr.

12. **Ισχύς της προσκλήσεως υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει πριν από τις 1.7.2002 πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από 1.7.2002 σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία χρηματοδοτική αντιστάθμιση.

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

Πρόσκληση υποβολής προσφορών που προκηρύσσει η Γαλλία σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου για την εκμετάλλευση των τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Reims-Champagne και Lyon-Saint-Exupéry

(2002/C 77/16)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

- Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, η Γαλλία αποφάσισε να επιβάλει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Reims-Champagne και Lyon-Saint-Exupéry. Τα απαιτούμενα πρότυπα γι' αυτές τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 76 της 27.3.2002.
- Εφόσον** στις 1.6.2002 κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Reims-Champagne και Lyon-Saint-Exupéry, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και χωρίς να ζητεί οικονομική αποζημίωση, η Γαλλία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του εν λόγω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτών των γραμμών από τις 15.6.2002.
- Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Η εκτέλεση από τις 1.7.2002, τακτικών αεροπορικών γραμμών μεταξύ Reims-Champagne και Lyon-Saint-Exupéry, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, όπως έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* 76 της 27.3.2002.
- Συμμετοχή στην πρόσκληση υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας άδεια εκμετάλλευσης που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων.
- Διαδικασία της προσκλήσεως υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) 2408/92.

5. **Φάκελος της προσκλήσεως υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της προσκλήσεως υποβολής προσφορών, ο οποίος περιέχει τον συγκεκριμένο κανονισμό της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και τη σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το τεχνικό της παράρτημα (κείμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*), μπορεί να ζητηθεί χωρίς καμία επιβάρυνση από τη διεύθυνση:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex, τηλ. 3 26 50 62 12, τэлеφας 3 26 50 62 87.

6. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι πρέπει να αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση της γραμμής επί τρία έτη, αρχής γενομένης από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης (με ετήσιο αναλυτικό λογαριασμό) Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά καθορίζεται ετησίως, εκ των υστέρων, συναρτήσει των δαπανών και των εσόδων που θα προέλθουν όντως από τη γραμμή, εντός των ορίων που περιέχει η προσφορά. Το ανώτατο αυτό ποσό δεν αναθεωρείται παρά μόνον σε περίπτωση απρόβλεπτης τροποποίησης των όρων εκμετάλλευσης.

Οι ετήσιες πληρωμές γίνονται υπό μορφή προκαταβολών και υπολοίπου τελικής εκκαθάρισης, για την καταβολή του οποίου απαιτείται έγκριση των λογαριασμών του μεταφορέα για τη συγκεκριμένη γραμμή και επαλήθευση της εκτέλεσης της γραμμής υπό τους όρους που προβλέπονται στο κατωτέρω σημείο 8.

Σε περίπτωση λύσης της σύμβασης πριν από την κανονική λήξη της, εφαρμόζονται οι διατάξεις του σημείου 8 το συντομότερο δυνατόν, ούτως ώστε να καταστεί δυνατή η καταβολή στον μεταφορέα του υπολοίπου της οφειλόμενης χρηματοδοτικής αντιστάθμισης, της οποίας το μέγιστο όριο που αναφέρεται στο πρώτο εδάφιο μειώνεται ενδεχομένως κατ' αναλογία της πραγματικής διάρκειας εκμετάλλευσης.

7. **Διάρκεια της σύμβασης:** Η διάρκεια της συμβάσεως (σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας) είναι τριετής, αρχής γενομένης από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών που περιγράφονται στο σημείο 2 της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών.
8. **Επαλήθευση της εκτέλεσης της γραμμής και των λογαριασμών του μεταφορέα:** Η παροχή της υπηρεσίας και η αναλυτική λογιστική του μεταφορέα για το συγκεκριμένο δρομολόγιο εξετάζονται τουλάχιστον μία φορά ετησίως σε συνεννόηση με τον μεταφορέα.
9. **Λύση της σύμβασης και προειδοποίηση:** Η σύμβαση μπορεί να λυθεί από ένα από τα δύο συμβαλλόμενα μέρη πριν από την κανονική λήξη ισχύος της μόνον εφόσον τηρηθεί εξαμηνιαία προθεσμία προειδοποίησης. Σε περίπτωση που ο μεταφορέας δεν τηρήσει την υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, θεωρείται ότι έχει λύσει τη σύμβαση χωρίς προ-

ειδοποίηση, εφόσον δεν επαναλάβει την εκτέλεση της γραμμής σύμφωνα προς τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας εντός ενός μηνός από την παραλαβή προειδοποιητικής επιστολής.

10. **Κυρώσεις:** Η μη τήρηση από τον μεταφορέα της προθεσμίας προειδοποίησης που αναφέρεται στο σημείο 9 υπόκειται στην επιβολή είτε διοικητικού προστίμου, μέγιστου ύψους 7 622,45 ευρώ, κατ' εφαρμογήν του άρθρου R.330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας, είτε ποινικής ρήτρας υπολογιζόμενης με βάση τον αριθμό των μηνών αθέτησης της σύμβασης και το πραγματικό έλλειμμα της γραμμής του εξεταζόμενου έτους, το οποίο δεν μπορεί να υπερβαίνει τη μέγιστη χρηματοδοτική αντιστάθμιση που προβλέπεται στο άρθρο 6.

Σε περίπτωση σοβαρών αθέτησεων των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, μπορεί να κηρυχθεί η λύση της σύμβασης, θεωρουμένου ότι ο αερομεταφορέας δεν τηρήσε καμία προθεσμία προειδοποίησης.

Σε περίπτωση περιορισμένων αθέτησεων των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας, εφαρμόζεται μείωση της μέγιστης χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που προβλέπεται στο άρθρο 6, υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου R.330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας. Στον υπολογισμό της μείωσης αυτής λαμβάνονται υπόψη, ενδεχομένως, ο αριθμός των πτήσεων που ακυρώθηκαν για λόγους καταλογιζόμενους στον αερομεταφορέα, ο αριθμός των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν με χωρητικότητα μικρότερη από την απαιτούμενη, ο αριθμός των πτήσεων που πραγματοποιήθηκαν χωρίς να τηρηθούν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τις ενδιάμεσες στάσεις, ο αριθμός ημερών κατά τις οποίες δεν τηρήθηκαν οι υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά τα χρονικά περιθώρια στον προορισμό, τις εφαρμοζόμενες τιμές ή τη χρήση ηλεκτρονικού συστήματος κράτησης θέσεων.

11. **Υποβολή των προσφορών:** Οι προσφορές πρέπει να αποστέλλονται ταχυδρομικώς, με συστημένη επιστολή και απόδειξη παραλαβής, οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η σφραγίδα του ταχυδρομείου, ή να παραδοθούν επί τόπου με απόδειξη παραλαβής, το νωρίτερο έναν μήνα και το αργότερο πέντε εβδομάδες από την ημέρα δημοσίευσης της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, πριν από τις 17.00 τοπική ώρα, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex. Tel.: 3 26 50 62 12. Fax: 3 26 50 62 87.

12. **Ισχύς της προσκλήσεως υποβολής προσφορών:** Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει πριν από τις 1.7.2002 πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από 1.7.2002 σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να λάβει καμία χρηματοδοτική αντιστάθμιση.

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Στις 3 Απριλίου 2002 θα δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 79 A ο «Κοινός κατάλογος των ποικιλιών των ειδών των γεωργικών φυτών — Δέκατο τρίτο συμπλήρωμα στην εικοστή πρώτη πλήρη έκδοση».

Αυτή η Επίσημη Εφημερίδα διατίθεται δωρεάν στους συνδρομητές της Επίσημης Εφημερίδας σε τόσα αντίτυπα όσο και ο αριθμός των γλωσσικών εκδόσεων που περιλαμβάνει(-ουν) η (οι) συνδρομητή(-ές) τους. Οι συνδρομητές παρακαλούνται να επιστρέψουν το παρακάτω δελτίο παραγγελίας, κατάλληλα συμπληρωμένο, αναφέροντας τον αριθμό τους «μητρώο συνδρομητή» (ο κωδικός αυτός εμφανίζεται στα αριστερά κάθε ετικέτας και αρχίζει ως εξής: O/.). Η παροχή δωρεάν αντιτύπων και η διαθεσιμότητά τους εξασφαλίζονται επί ένα έτος από την ημερομηνία της δημοσίευσης της συγκεκριμένης Επίσημης Εφημερίδας.

Οι ενδιαφερόμενοι μη συνδρομητές μπορούν να παραγγείλουν αυτή την Επίσημη Εφημερίδα έναντι καταβολής του αντιτίμου της στο γραφείο πωλήσεων που είναι αρμόδιο για τη χώρα τους ή στην Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Υπηρεσία Πωλήσεων, L-2985 Λουξεμβούργο, που θα διαβιβάσει την εντολή στο εν λόγω γραφείο πωλήσεων.

ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Υπηρεσία Πωλήσεων
2, rue Mercier
L-2985 Λουξεμβούργο

☐ **Είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο αριθμός του μητρώου μου είναι: O/.

☐ Σας παρακαλώ να μου στείλετε το (τα) δωρεάν . . . αντίτυπο(-α) της **Επίσημης Εφημερίδας C 79 A/2002** που δικαιούμαι ως συνδρομητής.

☐ **Παραγγέλλω** επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες):

☐ **Δεν είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και παραγγέλλω επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες):

Όνομα:

Διεύθυνση:

.....

Ημερομηνία: Υπογραφή: