

Amtsblatt

der Europäischen Union

ISSN 1725-2407

C 199

46. Jahrgang

23. August 2003

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I Mitteilungen	
	Kommission	
2003/C 199/01	Euro-Wechselkurs	1
2003/C 199/02	Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im innerfranzösischen Linienflugverkehr durch Frankreich ⁽¹⁾	2
2003/C 199/03	Staatliche Beihilfe — Griechenland — Aufforderung zur Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag betreffend die staatliche Beihilfe C 39/03 (ex NN 119/02) — Griechenland — Finanzielle Unterstützung der Luftfahrtunternehmen infolge der Verluste vom 11.—14. September 2001 ⁽¹⁾	3
2003/C 199/04	Staatliche Beihilfe — Spanien — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag zur Beihilfe C 40/2000 (ex NN 61/2000) — weitere Umstrukturierung des spanischen Schiffbaus ⁽¹⁾	9
2003/C 199/05	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.3214 — American Express Financial Corporation/Threadneedle) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	14
2003/C 199/06	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3176 — Diageo/Heineken/Olifiltra/JV) ⁽¹⁾	15
2003/C 199/07	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3223 — Onex/Kieft/Neue Filmpalast) ⁽¹⁾	15
2003/C 199/08	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3215 — Montagu Private Equity/Linpac) ⁽¹⁾	16

DE

II *Vorbereitende Rechtsakte*

.

III *Bekanntmachungen*

Kommission

2003/C 199/09

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — MEDIA Plus — Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit (2001—2005) — Durchführung eines Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke — Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 65/2003 — Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit und des Marktzugangs 17

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾**22. August 2003**

(2003/C 199/01)

1 Euro =

Währung			Kurs	Währung			Kurs
USD	US-Dollar		1,0894	LVL	Lettischer Lat		0,629
JPY	Japanischer Yen		128,37	MTL	Maltesische Lira		0,4248
DKK	Dänische Krone		7,4326	PLN	Polnischer Zloty		4,363
GBP	Pfund Sterling		0,6919	ROL	Rumänischer Leu		36 900
SEK	Schwedische Krone		9,2089	SIT	Slowenischer Tolar		235,2
CHF	Schweizer Franken		1,5422	SKK	Slowakische Krone		41,98
ISK	Isländische Krone		89,12	TRL	Türkische Lira		1 518 000
NOK	Norwegische Krone		8,286	AUD	Australischer Dollar		1,6758
BGN	Bulgarischer Lew		1,9462	CAD	Kanadischer Dollar		1,5375
CYP	Zypern-Pfund		0,58483	HKD	Hongkong-Dollar		8,4957
CZK	Tschechische Krone		32,33	NZD	Neuseeländischer Dollar		1,8737
EEK	Estnische Krone		15,6466	SGD	Singapur-Dollar		1,9001
HUF	Ungarischer Forint		257,39	KRW	Südkoreanischer Won		1 274,27
LTL	Litauischer Litas		3,453	ZAR	Südafrikanischer Rand		8,1606

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

Änderung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im innerfranzösischen Linienflugverkehr durch Frankreich

(2003/C 199/02)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23. Juli 1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs hat Frankreich beschlossen, die im Linienflugverkehr zwischen Brive (Laroche) und Paris (Orly) auferlegten gemeinschaftlichen Verpflichtungen, die im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 304 vom 30. Oktober 2001 veröffentlicht wurden, zu ändern.
2. Ab dem 5. Januar 2004 gelten für den Linienflugverkehr zwischen Brive (Laroche) und Paris (Orly) folgende gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen:

Mindestanzahl der Frequenzen

Durchzuführen sind mindestens

- an 220 Tagen im Jahr montags bis freitags (außer an Feiertagen) zwei Hin- und Rückflüge täglich, und zwar morgens und abends;
- während 44 Wochen im Jahr sonntags ein Hin- und Rückflug, und zwar abends.

Die Flüge sind ohne Zwischenlandung zwischen Brive (Laroche) und Paris (Orly) durchzuführen.

Fluggerät und Sitzplatzangebot

Die Flüge sind mit Luftfahrzeugen mit Druckkabine und mindestens 50 Sitzen durchzuführen.

Flugpläne

Die Flugpläne sind so zu gestalten, dass Geschäftsreisende die Hin- und Rückreise am selben Tag mit einem Mindestaufenthalt von sieben Stunden am Zielort, sowohl in Paris als auch in Brive, vornehmen können.

Kommerzielle Aspekte

Die Flüge müssen über mindestens ein computergesteuertes Buchungssystem vertrieben werden.

Kontinuität

Außer in Fällen höherer Gewalt darf die Zahl der Flüge, die aus vom Luftfahrtunternehmen unmittelbar zu verantwortenden Gründen ausfallen, je IATA-Flugplanperiode 3 % der geplanten Flüge nicht übersteigen. Die Flüge können vom Luftfahrtunternehmen nur nach sechsmonatiger Vorankündigung eingestellt werden.

Die Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft werden darauf hingewiesen, dass die Nichteinhaltung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen administrative und/oder gerichtliche Sanktionen zur Folge haben kann.

3. Auf dem Flughafen Paris (Orly) sind für die Bedienung der Strecke Paris (Orly)–Brive (Laroche) im Linienflugverkehr gemäß Artikel 9 der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 des Rates über gemeinsame Regeln für die Zuweisung von Zeitnischen auf Flughäfen in der Gemeinschaft von Montag bis Freitag Zeitnischen reserviert worden. Weitere Auskünfte zu diesen Zeitnischen können von Luftfahrtunternehmen, die an der Bedienung dieser Strecke interessiert sind, beim Koordinator der Pariser Flughäfen eingeholt werden.

STAATLICHE BEIHILFE — GRIECHENLAND**Aufforderung zur Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag betreffend die staatliche Beihilfe C 39/03 (ex NN 119/02) — Griechenland — Finanzielle Unterstützung der Luftfahrtunternehmen infolge der Verluste vom 11.—14. September 2001**

(2003/C 199/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Die Kommission fordert hiermit alle Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung zu der Maßnahme, derentwegen das Verfahren eingeleitet wird, zu äußern. Die Stellungnahmen sind an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion A — Referat A4
DM 28 5/55
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 296 41 04.

Alle Stellungnahmen werden Griechenland übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG**1. Das Verfahren**

Gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag hat das griechische Verkehrsministerium mit Schreiben vom 24. September 2002, das am 26. September 2002 unter der Nummer TREN(2002) A/66844 registriert wurde, die Europäische Kommission über eine Schadensausgleichsregelung für die Luftverkehrsbranche infolge der Attentate vom 11. September 2001 in Kenntnis gesetzt. Dieser Mitteilung war ein Briefwechsel zwischen der griechischen Regierung und den Dienststellen der Generaldirektion Energie und Verkehr in der Zeit von Dezember 2001 bis Juli 2002 vorangegangen.

Diese Beihilfe wurde wegen der Gewährung vor ihrer förmlichen Genehmigung durch die Kommission unter der Nummer NN 119/02 als nicht notifizierte Beihilfe registriert.

2. Kurzbeschreibung der Maßnahme

Aufgrund der Terroranschläge in den USA vom 11. September 2001 wurden bestimmte Bereiche des Luftraums, insbesondere der Luftraum der USA, mehrere Tage lang geschlossen. Während dieses Zeitraums mussten die Luftfahrtunternehmen Flüge annullieren, die den betreffenden Luftraum nutzten. Desgleichen sind den Luftfahrtunternehmen Verluste aufgrund von Störungen des restlichen Verkehrs oder wegen der Unmöglichkeit, einen Teil der Fluggäste bis an ihr Ziel zu befördern, entstanden.

In diesem Zusammenhang sieht die griechische Regelung, die Gegenstand dieser Entscheidung ist, folgende Entschädigungsbedingungen für die griechischen Luftfahrtunternehmen vor:

— sie betrifft den Zeitraum vom 11. bis 15. bzw. bis 16. September 2001;

— sie dient nicht nur Deckung von Betriebsverlusten der Luftfahrtunternehmen, die infolge der Attentate vom 11. September 2001 durch die Schließung des Luftraums, insbesondere über den USA, entstanden sind, sondern auch von Einnahmeverlusten auf allen anderen Linien;

— die geleisteten Gesamtzahlungen belaufen sich auf etwa 5 Millionen Euro.

3. Materielle Bewertung der geplanten Beihilfemaßnahmen

Die vom griechischen Staat geleisteten Ausgleichszahlungen stellen eine staatliche Beihilfe dar, weil sie aus staatlichen Mitteln gewährt werden, bestimmte Luftfahrtunternehmen begünstigen, den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen und geeignet sind, den Wettbewerb zu verfälschen.

Gemäß Artikel 87 Absatz 2 Buchstabe b) EG-Vertrag sind „Beihilfen zur Beseitigung von Schäden, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind“, mit dem gemeinsamen Markt vereinbar. In ihrer Mitteilung vom 10. Oktober 2001 hat die Kommission die Auffassung vertreten, dass die Ereignisse des 11. September 2001 als außergewöhnliches Ereignis im Sinne dieses Artikels anzusehen sind.

Die Kommission hat jedoch Zweifel, ob die notifizierte Regelung mit der Politik zu vereinbaren ist, die sie in ihrer Mitteilung vom 10. Oktober 2001 festgelegt hat. Auch wenn die Regelung diskriminierungsfrei ist, ist festzuhalten:

— Der von der Notifizierung erfasste Zeitraum überschreitet die 4 Tage, die von der Kommission akzeptiert wurden, und betrifft somit einen Zeitabschnitt, in dem der Luftverkehr nicht mehr unterbrochen war; darüber hinaus hat Griechenland keine Einzelheiten übermittelt, die gegebenenfalls zumindest für den Zeitraum bis zum 14. September eine positive Teilentscheidung rechtfertigen würden.

— Die erstatteten Verluste stellen Entschädigungen für alle Linien der betroffenen Luftfahrtunternehmen dar und nicht nur — wie von der Kommission in ihren vorherigen, im Entwurf des Schreibens an den Mitgliedstaat aufgeführten Entscheidungen klargestellt — für die Linien, die direkt von der Luftraumschließung betroffen waren, entweder durch Streichung von Flügen oder durch ausbleibende Fluggäste auf Anschlussflügen von und nach diesen Flugzielen.

Daher hegt die Kommission ernsthafte Bedenken hinsichtlich der Art der in Frage stehenden Maßnahmen und ihrer Vereinbarkeit mit den Regeln des EG-Vertrages für staatliche Beihilfen.

Gemäß Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates kann jede rechtswidrige und mit dem EG-Vertrag nicht zu vereinbarende Beihilfe von ihrem Empfänger zurückgefordert werden.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

„Με την παρούσα επιστολή, η Επιτροπή λαμβάνει την τιμή να πληροφορήσει την Ελλάδα ότι, αφού εξέτασε τις πληροφορίες που της διαβίβασαν οι ελληνικές αρχές σχετικά με το συγκεκριμένο μέτρο, αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88, παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ.

1. Διαδικασία

1. Στο πλαίσιο του άρθρου 88 § 3 της συνθήκης ΕΚ, το Υπουργείο Μεταφορών της Ελλάδας με επιστολή του που φέρει ημερομηνία 24 Σεπτεμβρίου 2002, η οποία καταχωρίστηκε στις 26 Σεπτεμβρίου 2002 με τον αριθμό TREN(2002) A/66844, διευκρίνισε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή το μηχανισμό αποζημίωσης για τις ζημιές που προκλήθηκαν στον τομέα των αερομεταφορών λόγω των επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001.
2. Το καθεστώς αυτό, το οποίο τέθηκε σε εφαρμογή πριν ακόμη εγκριθεί επίσημα από την Επιτροπή, καταχωρίστηκε ως μη κοινοποιημένη ενίσχυση με τον αριθμό NN 119/02. Για το σημείο αυτό οι υπηρεσίες της Επιτροπής απέστειλαν στις 28 Οκτωβρίου 2002 επιστολή [TREN(2002) D/17401] για την οποία εκδόθηκε βεβαίωση παραλαβής.

2. Περιγραφή της ενίσχυσης

Πλαίσιο

3. Εξαιτίας των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στις Ηνωμένες Πολιτείες, έκλεισαν επί αρκετές ημέρες ορισμένα τμήματα του εναέριου χώρου. Μάλιστα ο εναέριος

χώρος των Ηνωμένων Πολιτειών έκλεισε εντελώς από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου 2001 και άρχισε να ανοίγει πάλι σταδιακά και μόνον από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001. Παρόμοια μέτρα αναγκάστηκαν να λάβουν και άλλες χώρες για ολοκληρή την επικράτεια τους ή μέρος αυτής.

4. Λόγω του γεγονότος αυτού και κατά την αρχική περίοδο, οι αεροπορικές εταιρείες υποχρεώθηκαν να ματαιώσουν τις πτήσεις τους που διέρχονταν από τους αντίστοιχους εναέριους χώρους. Υπέστησαν επίσης ζημιές εξαιτίας των διαταραχών που δημιουργήθηκαν στην υπόλοιπη κυκλοφορία ή επειδή δεν ήταν σε θέση να ολοκληρώσουν την μετακίνηση ορισμένων επιβατών.
5. Λόγω της έκτασης και του αιφνιδίου χαρακτήρα των γεγονότων, όπως και λόγω του κόστους που προκλήθηκε στις αεροπορικές εταιρείες, τα κράτη μέλη αναγκάστηκαν να εξετάσουν το ενδεχόμενο ενός έκτακτου καθεστώτος αποζημίωσης.

Καθεστώς που έθεσε σε εφαρμογή η Ελλάδα

6. Πριν την επίσημη κοινοποίηση της Ελλάδας που προαναφέρθηκε πραγματοποιήθηκε ανταλλαγή επιστολών μεταξύ Ελλάδας και υπηρεσιών της Επιτροπής:

— στις 20 Δεκεμβρίου 2001, το Υπουργείο Μεταφορών της Ελλάδας, με επιστολή του που καταχωρίστηκε στις 27 Δεκεμβρίου 2001 με τον αριθμό TREN(2001) A/73092, πληροφορούσε την Επιτροπή ότι η Ελλάδα είχε την πρόθεση να καταβάλει στις αεροπορικές εταιρείες ποσό που δεν θα υπερέβαινε τα 2 δις δρχ. (ήτοι ± 5,9 εκατ. EUR) ως αποζημίωσή τους για το κόστος που υπέστησαν λόγω των τρομοκρατικών επιθέσεων· οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι οι νομικές πράξεις στις οποίες βασίζεται το καθεστώς αυτό θα διαβιβάζονταν αργότερα στην Επιτροπή·

— στις 17 Μαΐου 2002, το Υπουργείο Μεταφορών της Ελλάδας, με επιστολή του που καταχωρίστηκε την ίδια ημέρα με τον αριθμό TREN(2002) A/58915, διαβίβασε στην Επιτροπή το κείμενο του νόμου 2992/2002, το άρθρο 45, παράγραφος 16 του οποίου επέτρεπε την αποζημίωση βάσει του ελληνικού δικαίου·

— στις 11 Ιουλίου 2002, οι υπηρεσίες της Επιτροπής με επιστολή τους [TREN(2002) D/11594] διευκρίνισαν στις ελληνικές αρχές ότι οι πληροφορίες που είχαν διαβίβασε μέχρι τότε δεν ήταν δυνατόν να επέχουν θέση επίσημης κοινοποίησης, έθεταν το ερώτημα εάν οι ελληνικές αρχές εμμένουν στην πρόθεσή τους να θέσουν σε εφαρμογή το καθεστώς και, εάν ναι, ζήτησαν τα στοιχεία με βάση τα οποία η Επιτροπή θα μπορούσε να εξετάσει το καθεστώς·

— στις 24 Σεπτεμβρίου 2002 οι ελληνικές αρχές με την επιστολή τους που αναφέρεται στο σημείο 1 παρείχαν τις εν λόγω πληροφορίες.

7. Η κοινοποίηση, η οποία αποτελεί το αντικείμενο της παρούσας απόφασης, προβλέπει αποζημίωση των αεροπορικών εταιρειών για τις ζημιές που υπέστησαν κατά την περίοδο από τις 11 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2001· εκ των πραγμάτων το καθεστώς που κοινοποιήθηκε προβλέπει επίσης αποζημίωση για το κόστος που προκλήθηκε στις 16 Σεπτεμβρίου 2001.

8. Οι ελληνικές αρχές, υποστηρίζοντας την κοινοποίησή τους, έκριναν ότι το κλείσιμο του εναερίου χώρου των Ηνωμένων Πολιτειών είχε άμεση επίπτωση στις αεροπορικές εταιρείες πέραν της 14ης Σεπτεμβρίου 2001, καθόσον μια πτήση της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις 16 Σεπτεμβρίου με προορισμό τη Νέα Υόρκη ματαιώθηκε προληπτικά ελλείψει διαθέσιμων πληροφοριών για τη δυνατότητα προσγείωσης του αεροσκάφους στη Νέα Υόρκη. Έτσι η αποζημίωση κάλυπτε και το κόστος για τη 15η Σεπτεμβρίου 2001.
9. Οι επιλέξιμες αεροπορικές εταιρείες είναι αερομεταφορείς που διαθέτουν άδεια εκμετάλλευσης αερομεταφορέα, την οποία έχουν εκδώσει οι ελληνικές αρχές βάσει του κανονισμού 2407/92 του Συμβουλίου.
10. Οι ελληνικές αρχές διευκρίνισαν ότι συμβουλευθήκαν όλες τις επιλέξιμες αεροπορικές εταιρείες· αφού κλήθηκαν με επιστολές των τοπικών αρχών στις 24 Οκτωβρίου και στις 5 Δεκεμβρίου 2001 όλες οι ελληνικές αεροπορικές εταιρείες να υποβάλουν αίτηση αποζημίωσης, τρεις μόνον από αυτές υπέβαλαν τελικά αίτηση. Μια από αυτές, η Axon Airlines, έπαυσε τις δραστηριότητές της στις 3 Δεκεμβρίου 2001, δηλαδή πριν την καταβολή των αποζημιώσεων τον Ιούλιο του 2002· έτσι η Ελλάδα αποφάσισε να μην καταβάλει την αποζημίωση στην εταιρεία αυτή διότι στόχος της αποζημίωσης ήταν να επιτραπεί στις εταιρείες να συνεχίσουν τη δραστηριότητά τους χωρίς να θιγούν υπέρμετρα από το κόστος που υπέστησαν εξαιτίας των επιδόσεων. Οι υπόλοιπες εταιρείες στις οποίες καταβλήθηκαν οι αποζημιώσεις είναι η Ολυμπιακή Αεροπορία, αναφερόμενη στο εξής ως ΟΑ, και η Aegean Cronus, αναφερόμενη στο εξής ως ΑC.
11. Τα ποσά που καταβλήθηκαν στις συγκεκριμένες εταιρείες ήταν αντίστοιχα ύψους [...] EUR για την ΟΑ και [...] EUR για την ΑC, ήτοι συνολικού ύψους 4 968 154 EUR και κοινοποιήθηκαν στις 24 Σεπτεμβρίου 2002. Τα εν λόγω ποσά χορηγήθηκαν, σύμφωνα με το σχετικό νόμο που εκδόθηκε, από τα ταμεία «ΤΑΣΣ» και «ΤΑΕΑ», τα οποία προβλέπουν στην κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό των αερολιμένων.
12. Οι ελληνικές αρχές επεσήμαναν ότι οι εταιρείες είχαν λάβει αντίγραφο των επιστολών των υπηρεσιών της Επιτροπής της 14ης Νοεμβρίου 2001 και ότι αυτό αποτέλεσε τη βάση των αιτήσεων αποζημίωσής τους.
13. Η Ελλάδα όρισε ως αποζημιωτέες τις ζημιές που υπέστησαν οι αερομεταφορείς και σχετίζονται άμεσα με τα γεγονότα· περιλαμβάνουν τις ζημιές από τα μειωμένα έσοδα από τη μεταφορά επιβατών, τις ζημιές από τα μειωμένα έσοδα από τη μεταφορά εμπορευμάτων, τις ζημιές που οφείλονται στην καταστροφή αποστολών προϊόντων που δεν έφθασαν στον προορισμό τους, το κόστος που προκλήθηκε από την εκτροπή των αεροσκαφών και το χρόνο παραμονής τους σε άλλους αερολιμένες εξαιτίας του κλεισίματος του εναερίου χώρου, το κόστος διανυκτέρευσης επιβατών και πληρωμάτων.
14. Οι αποζημιωτέες ζημιές δεν περιορίστηκαν στα δρομολόγια που θίγηκαν άμεσα από την απόφαση ορισμένων κρατών μετά τα γεγονότα να κλείσουν μέρος του εναερίου χώρου· περιελάμβαναν λοιπόν ολόκληρο το δίκτυο των αερομεταφορέων και η αποζημίωση καταβλήθηκε για τις συνολικές ζημιές που υπέστησαν σε όλο το δίκτυό τους.
15. Η Ελλάδα κοινοποίησε λεπτομερείς πληροφορίες για κάθε δικαιούχο.
- Σε ό,τι αφορά την Ολυμπιακή Αεροπορία*
16. Η Ελλάδα επεσήμανε στην Επιτροπή ότι η συνολική αποζημίωση ήταν μικρότερη των τεσσάρων τριακοσίων εξηκοστών πέμπτων του κύκλου εργασιών της εταιρείας και ότι αφορούσε όχι μόνον τις πτήσεις προς τις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά και το Ισραήλ αλλά ολόκληρο το δίκτυο της εταιρείας.
17. Το αποζημιωθέν κόστος, ήτοι [...] δρχ. ([...] EUR) κατανέμεται ως εξής:
- 17.1. Έσοδα συνδεδεμένα με τις απώλειες στη μεταφορά επιβατών
- Ανέρχονται χονδρικά σε ποσό ύψους [...] δρχ. (ήτοι [...] EUR), από το οποίο [...] δρχ. ([...] EUR) αφορούν την περίοδο από 11 έως 15 Σεπτεμβρίου 2001· ποσό [...] δρχ. ([...] EUR) αντιστοιχεί στις ζημιές που υπέστη η εταιρεία στον εναέριο χώρο του Βορείου Ατλαντικού. Το υπόλοιπο, ήτοι [...] δρχ. ([...] EUR), αντιστοιχεί στις ζημιές στο υπόλοιπο δίκτυο της εταιρείας, δηλαδή ουσιαστικά στο εσωτερικό και ευρωπαϊκό δίκτυο, όπως επίσης και στο δίκτυό της στη Μέση Ανατολή, την Αφρική, την Αυστραλία και την Ασία.
- Εξάλλου, ποσό ύψους περίπου [...] δρχ. ([...] EUR) αντιστοιχεί σε ζημιές που υπέστη η εταιρεία στις 16 Σεπτεμβρίου 2001 στο δίκτυο του Βορείου Ατλαντικού.
- Διευκρινίσθηκε ότι το ύψος της αποζημίωσης υπολογίσθηκε κατόπιν σύγκρισης της κυκλοφορίας που είχε σημειώσει η εταιρεία στη συγκεκριμένη περίοδο με εκείνη που είχε σημειώσει τις αντίστοιχες ημέρες της προηγούμενης εβδομάδας, και κατόπιν διόρθωσης με τη διακύμανση που σημειώθηκε κατά τη διάρκεια της αντίστοιχης περιόδου το 2000. Η ζημία υπολογίσθηκε με βάση τη μέση τιμή της περιόδου αυτής για κάθε κατηγορία προορισμού.
- 17.2. Άλλες απώλειες εσόδων και προκληθέντα κόστη
- Πρόκειται ουσιαστικά για:
- τις ζημιές στη μεταφορά εμπορευμάτων: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
 - το κόστος που σχετίζεται με την καταστροφή προϊόντων: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
 - διάφορα έξοδα σχετιζόμενα με τους συμπληρωματικούς ελέγχους ασφαλείας: συνολικά [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
 - το κόστος που σχετίζεται με τη ματαίωση εκτελούμενων πτήσεων, την εκτροπή και την παραμονή αεροσκαφών στο έδαφος στο εξωτερικό: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,

- το έκτακτο κόστος σύμπτυξης των πτήσεων ή των «ferry flights» ⁽¹⁾: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR,
- το κόστος παραμονής ή υπερωριών: [...] δρχ., ήτοι [...] EUR.

17.3. Πραγματοποιηθείσες εκπτώσεις

Αφορούν την εξοικονόμηση καυσίμων ύψους [...] δρχ., ήτοι [...] EUR.

Σε ό,τι αφορά την Aegean Cronus

18. Η Ελλάδα επεσήμανε στην Επιτροπή ότι η συνολική αποζημίωση υπολογίστηκε με παρεμφερή τρόπο, είναι όμως κατά πολύ μικρότερη, διότι η εταιρεία δεν εκτελεί υπερατλαντικές πτήσεις. Η αποζημίωση ανέρχεται σε [...] δρχ., ήτοι [...] EUR.

3. Αξιολόγηση της ενίσχυσης

Υπαρξη ενίσχυσης

19. Δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 1, της Συνθήκης, εκτός αντίθετης παρέκκλισης, οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό διά της ευνοϊκής μεταχείρισεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά.
20. Οι επιχορηγήσεις των αεροπορικών εταιρειών αποτελούν χορήγηση κρατικών πόρων προς όφελός τους και επομένως συνιστούν γι' αυτές βέβαιο οικονομικό πλεονέκτημα.
21. Το μέτρο αυτό στις αερομεταφορές είναι εκ φύσεως επιλεκτικό. Επιπλέον, ορίστηκαν ρητά οι δύο αεροπορικές εταιρείες για τις οποίες προορίζονταν οι ενισχύσεις του καθεστώτος.
22. Μέσα σε μια αγορά αερομεταφορών η οποία έχει ελευθερωθεί με την τρίτη δέσμη μέτρων από την 1η Ιανουαρίου 1993 ⁽²⁾, οι αεροπορικές εταιρείες ενός κράτους μέλους είναι σε ανταγωνισμό με τις εταιρείες των άλλων κρατών μελών. Πιο συγκεκριμένα, οι δύο αεροπορικές εταιρείες που επελέγησαν για να λάβουν ενίσχυση δραστηριοποιούνται στην κοινοτική αγορά. Οι προβλεπόμενες προς όφελός τους επιχορηγήσεις, και το πλεονέκτημα που αποκτούν συνεπεία αυτών, θίγουν τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών και μπορούν να θίξουν τον ανταγωνισμό.
23. Τα μέτρα αυτά, τα οποία συνιστούν κρατική ενίσχυση, είναι συμβιβάσιμα με τη Συνθήκη μόνον εφόσον θεωρηθούν συμβιβάσιμα με μια από τις προβλεπόμενες παρεκκλίσεις.

Νομική βάση για την αξιολόγηση της ενίσχυσης

24. Δυνάμει του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης ΕΚ είναι συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά: «οι ενι-

σχύσεις για την επανόρθωση ζημιών που προκαλούνται από θεομηνίες ή άλλα έκτακτα γεγονότα». Στην ανακοίνωσή της στις 10 Οκτωβρίου 2001 ⁽³⁾, η Επιτροπή κρίνει ότι τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 μπορούν να χαρακτηρισθούν έκτακτα γεγονότα υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης.

25. Στο σημείο 35 της ανακοίνωσης, η Επιτροπή εξηγεί τις προϋποθέσεις που κρίνει αναγκαίες για να θεωρηθεί ότι οι αποζημιώσεις που συνδέονται με τα γεγονότα αυτά πληρούν τους όρους του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης:

Η Επιτροπή είναι της άποψης ότι το άμεσο κόστος από το κλείσιμο του αμερικανικού εναέριου χώρου την περίοδο 11-14 Σεπτεμβρίου 2001 αποτελεί άμεση συνέπεια των γεγονότων της 11ης Σεπτεμβρίου 2001. Συνεπώς, μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο αποζημίωσης από τα κράτη μέλη, δυνάμει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 2 εδάφιο β) της Συνθήκης, εφόσον πληρούνται οι εξής προϋποθέσεις:

- η αποζημίωση χορηγείται χωρίς διακρίσεις σε όλες τις αεροπορικές εταιρείες του ίδιου κράτους μέλους
- αφορά αποκλειστικά τις δαπάνες της περιόδου 11-14 Σεπτεμβρίου 2001, μετά το κλείσιμο του εναέριου χώρου που αποφασίστηκε από τις αμερικανικές αρχές
- το ύψος της αποζημίωσης υπολογίζεται με ακριβή και αντικειμενικό τρόπο, συγκρίνοντας την κυκλοφορία που καταγράφηκε από κάθε αεροπορική εταιρεία στη διάρκεια των τεσσάρων ημερών με αυτήν που σημείωσε η ίδια εταιρεία στη διάρκεια της προηγούμενης εβδομάδας, διορθωμένη σύμφωνα με την εξέλιξη που σημειώθηκε την αντίστοιχη περίοδο του έτους 2000. Το μέγιστο ύψος της αποζημίωσης, στο οποίο πρέπει να συνυπολογιστούν ιδιαίτερα τόσο οι δαπάνες που προέκυψαν όσο και αυτές που αποφεύχθηκαν, ισούται με την απώλεια εσόδων που διαπιστώθηκε την εν λόγω περίοδο των τεσσάρων ημερών. Προφανώς, αυτό το ποσό δεν μπορεί να υπερβαίνει το τετραπλάσιο του ενός τριακοσίου εξηκοστού πέμπτου του κύκλου εργασιών της εταιρείας.

Συμβιβάσιμο υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 2, στοιχείο β)

26. Η Επιτροπή σημειώνει ότι, ακόμη και εάν ζητήσαν επίσημα αποζημίωση για τις ζημιές που υπέστησαν μόνον τρεις εταιρείες, όλοι οι αερομεταφορείς, κάτοχοι αδειάς δημοσίων μεταφορών που έχει εκδοθεί από το κράτος μέλος, είναι επιλέξιμοι για το καθεστώς αποζημίωσης. Ο αποκλεισμός ενός αερομεταφορέα από αυτούς, της Axon Airlines, με την αιτιολογία ότι δεν εκτελούσε πλέον δρομολόγια όταν εστάλησαν οι επιστολές κοινοποίησης του καθεστώτος στις εταιρείες και, πόσο μάλλον, όταν καταβλήθηκε η ενίσχυση, από τη φύση του δεν έχει ως αποτέλεσμα την εισαγωγή διακρίσεων από το καθεστώς. Το μέτρο καθορίστηκε λοιπόν οπωσδήποτε χωρίς να εισαχθούν διακρίσεις.

⁽¹⁾ Στην αγγλική γλώσσα στην κοινοποίηση.

⁽²⁾ Κανονισμοί του Συμβουλίου 2407/92 και 2408/92 (ΕΕ L 240 της 24.8.1992).

⁽³⁾ COM(2001) 574 που διατίθεται στην ιστοσελίδα http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/cnc/2001/com2001_0574fr01.pdf

27. Οι αποζημιώσεις που προαναφέρθηκαν αφορούν σε μεγάλο βαθμό την περίοδο από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου την οποία όρισε η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της και έλαβε υπόψη της στις προηγούμενες σχετικές αποφάσεις της· οι αποζημιώσεις αφορούν ωστόσο και την 15η ή ακόμη και την 16η Σεπτεμβρίου 2001.
28. Όμως, η Επιτροπή αναγνώρισε μεν ήδη στην παράγραφο 35 της ανακοίνωσής της ότι το κλείσιμο του εναερίου χώρου των Ηνωμένων Πολιτειών από τις 11 έως τις 14 Σεπτεμβρίου είχε τον χαρακτήρα «έκτακτου γεγονότος» και το συμβιβασμό των αποζημιώσεων των ζημιών εξαιτίας του κλεισίματος αλλά αντίθετα δεν αποδέχθηκε να θεωρηθούν συμβιβασίμες άλλες ζημιές που συνδέονταν έμμεσα με το κλείσιμο του εναερίου χώρου. Αυτό ισχύει ιδίως για τις ζημιές που υπέστησαν οι αεροπορικές εταιρείες από το εκ νέου άνοιγμα του εναερίου χώρου στις 15 Σεπτεμβρίου.
29. Η Επιτροπή εξήγησε στην ανακοίνωσή της ότι οι αποζημιωτέες ζημιές πρέπει να είναι «δαπάνες ... μετά το κλείσιμο του εναερίου χώρου που αποφασίστηκε ...». Οι ελληνικές αρχές όμως πρόσθεσαν συστηματικά την 15η Σεπτεμβρίου στις 4 ημέρες που είχε ορίσει η Επιτροπή στην ανακοίνωσή της. Αναφέρουν επίσης στις πληροφορίες που διαβίβασαν ότι, εξαιτίας της αβεβαιότητας που επικρατούσε σχετικά με τη δυνατότητα προσγείωσης, η ΟΑ είχε ματαιώσει προληπτικά από την προηγούμενη ημέρα την πτήση της 16ης Σεπτεμβρίου προς Νέα Υόρκη.
30. Η Επιτροπή διαπιστώνει πάντως ότι η κατάσταση μετά τις 14 Σεπτεμβρίου δεν χαρακτηριζόταν πλέον από διαταραχή της κυκλοφορίας αλλά από πιο περιορισμένη εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών των αντίστοιχων εταιρειών.
31. Έτσι, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί ότι οι έμμεσες συνέπειες των τρομοκρατικών επιθέσεων της 11ης Σεπτεμβρίου, όπως οι δυσχέρειες στην εκμετάλλευση των αεροπορικών γραμμών από τις 15 Σεπτεμβρίου, είναι του αυτού επιπέδου με τις άμεσες συνέπειες των γεγονότων, δηλαδή το ολοκληρωτικό κλείσιμο ορισμένων τμημάτων του εναερίου χώρου έως τις 14 Σεπτεμβρίου, και άρα την αδυναμία εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών που διέρχονται από τα τμήματα αυτά του εναερίου χώρου. Οι έμμεσες συνέπειες των τρομοκρατικών επιθέσεων έγιναν αισθητές σε πολυάριθμους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας, και παραμένουν μέχρι σήμερα σημαντικές, θα είναι δε κατά το μάλλον ή ήττον παρατεταμένης διάρκειας, αλλά, όπως σε κάθε άλλη οικονομική ή πολιτική κρίση, τέτοιες δυσχέρειες, όσο υπολογίσιμες και εάν είναι, δεν μπορούν να χαρακτηρισθούν έκτακτα γεγονότα.
32. Η Επιτροπή εκφράζει επομένως σοβαρότατες αμφιβολίες ως προς το συμβιβασμό του καθεστώτος με τη Συνθήκη, για το διάστημα της 15ης και 16ης Σεπτεμβρίου 2001 που περιλαμβάνει, με βάση όχι μόνον την υπέρβαση της περιόδου που προβλέπεται στο σημείο 35 της ανακοίνωσής της αλλά επίσης κυρίως εξαιτίας της έλλειψης έκτακτου γεγονότος και της μεταβολής στη φύση των αποζημιωτέων ζημιών που επιφέρει η παράταση της οριοθετημένης περιόδου ⁽⁴⁾. Επειδή στις αποζημιώσεις που αναφέρονται στα σημεία 17 και 18 προηγούμενων δεν υπάρχει διαχωρισμός μεταξύ των ποσών που καταβλήθηκαν για την περίοδο έως τις 14 Σεπτεμβρίου, αφενός και αφετέρου, εκείνων που καταβλήθηκαν για την 15η Σεπτεμβρίου, η Επιτροπή δεν μπορεί να επιτρέψει σήμερα κανένα μέρος του καθεστώτος.
33. Στην ανακοίνωση της Επιτροπής ορίζεται επίσης ως αρχή η αποζημίωση των άμεσων συνεπειών από την απόφαση των αμερικανικών αρχών να κλείσουν τον εναέριο χώρο. Την αρχή αυτή εφαρμόσε συγκεκριμένα η Επιτροπή στις προηγούμενες αποφάσεις της επί του θέματος, οι οποίες υπενθυμίζονται στο σημείο 37 στη συνέχεια. Από τις αποζημιώσεις που κοινοποιήθηκαν, εκείνη των [...] δρχ., ανεξάρτητα από το πρόβλημα της 15ης Σεπτεμβρίου που αναφέρθηκε στην προηγούμενη παράγραφο, φαίνεται να είναι σύμφωνη με τους τρόπους εφαρμογής που αποφάσισε η Επιτροπή, εάν ληφθεί υπόψη το κόστος που υπέστησαν οι αεροπορικές εταιρείες σε άλλους εναέριους χώρους, όπως του Καναδά, και με την προϋπόθεση ότι είχαν τους ίδιους περιορισμούς.
34. Στις προηγούμενες αποφάσεις της για κρατικές ενισχύσεις η Επιτροπή έκρινε επίσης επί του θέματος ότι, για την αποζημίωση που πρότεινε το εκάστοτε κράτος μέλος, αυτή έπρεπε να περιορίζεται στις γραμμές ή τα δίκτυα που είχαν θιγεί από το κλείσιμο του εναερίου χώρου ή από διαταραχές, όπως η αδυναμία ολοκλήρωσης της μετακίνησης επιβατών, που δημιουργήθηκαν σε άλλα δίκτυα. Το μέτρο που κοινοποίησαν οι ελληνικές αρχές φαίνεται ότι προβλέπει επίσης, για τα δίκτυα εκτός του Βορείου Ατλαντικού, αποζημίωση ανάλογη της απώλειας επιβατών που παρατηρήθηκε σε σύγκριση με την περίοδο από τις 11 έως τις 15 Σεπτεμβρίου 2001 και με την προηγούμενη εβδομάδα.
35. Η Ελλάδα εκφράζει την άποψη ότι οι τρομοκρατικές επιθέσεις είχαν σαφείς επιπτώσεις σε όλα τα δίκτυα και ότι για το λόγο αυτό τις έλαβαν όλες υπόψη στον υπολογισμό της αποζημίωσης.
36. Η Επιτροπή αποδέχθηκε μεν ήδη σε πολλές περιπτώσεις τη δικαιολόγηση του κόστους εξαιτίας της απώλειας επιβατών σε πτήσεις ανταπόκρισης, υπενθυμίζει όμως στις ελληνικές αρχές ότι η δικαιολόγηση του κόστους πρέπει να γίνει μέσα στο πλαίσιο που προαναφέρθηκε και το οποίο ακολουθήθηκε στις προηγούμενες αποφάσεις ⁽⁵⁾. Πρέπει επομένως να περιορισθεί ουσιαστικά στην απώλεια των επιβατών που ακύρωσαν όντως την πτήση τους διότι δεν υπήρχε πτήση ανταπόκρισης από ή προς εναέριο χώρο κλειστό στην κυκλοφορία, και μάλιστα εφόσον την πτήση αυτή που ματαιώθηκε έπρεπε να εκτελέσει ελληνική ή άλλη εταιρεία.

⁽⁴⁾ Βλ. την τελική αρνητική απόφαση Γαλλία C 42/02 της 11ης Δεκεμβρίου 2002 σχετικά με την παράταση πέραν της 14ης Σεπτεμβρίου 2001 των αποζημιώσεων που είχαν εγκριθεί αρχικά με την απόφαση N 806/01: EE L 77 της 24ης Μαρτίου 2003, σ. 61. Βλ. επίσης την εν μέρει αρνητική τελική απόφαση της 15ης Σεπτεμβρίου για το καθεστώς που κοινοποίησε η Αυστρία (C 65/02 της 30ής Απριλίου 2003, η οποία δεν έχει δημοσιευθεί ακόμη).

⁽⁵⁾ Βλ. παρεμφερείς αποφάσεις Γαλλία (N 806/01 της 30ής Ιανουαρίου 2002), Ηνωμένο Βασίλειο (N 854/01 της 12ης Μαρτίου 2002) και Γερμανία (N 269/02 της 2ας Ιουλίου 2002) που διατίθενται στο Διαδίκτυο στη διεύθυνση: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport.htm

37. Η Επιτροπή εκφράζει επομένως σοβαρότατες αμφιβολίες ως προς το συμβιβασίμο της γενικευμένης αποζημίωσης με τη Συνθήκη, δεδομένου ότι δεν υφίσταται η απαραίτητη άμεση σύνδεση, όπως προβλέπεται στο σημείο 35 της ανακοίνωσής της, μεταξύ αποζημιωτέου κόστους και κλεισίματος του εναερίου χώρου.

38. Η Επιτροπή, συνεπεία όλων όσων προαναφέρθηκαν, καταλήγει ότι υπάρχουν σοβαρές αμφιβολίες σχετικά με το συμβιβασίμο του καθεστώτος που κοινοποιήθηκε με τη Συνθήκη, όπως ερμηνεύεται στην ανακοίνωση που προαναφέρθηκε.

39. Οι στρεβλώσεις του ανταγωνισμού που θα μπορούσε να επιφέρει η έλλειψη αναλογικότητας μεταξύ αυτής της ενδεχόμενης στρέβλωσης και του επιδιωκόμενου στόχου χρειάζεται να εξετασθούν πιο διεξοδικά όπως φαίνεται.

4. Απόφαση

40. Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή εκφράζει σοβαρές αμφιβολίες ως προς το συμβιβασίμο των συγκεκριμένων ενισχύσεων με τους κανόνες της συνθήκης ΕΚ περί κρατικών ενισχύσεων και ιδίως με το άρθρο 87, παράγραφος 2, στοιχείο β) της συνθήκης. Δυνάμει των άρθρων 10 και 13 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/99 του Συμβουλίου, η Επιτροπή εντέλλεται την Ελλάδα να της γνωστοποιήσει την απάντησή της σχετικά με την κίνηση της διαδικασίας, όπως επίσης να της διαβιβάσει, εντός προθεσμίας ενός μηνός από την παραλαβή της παρούσας, όλα τα έγγραφα, τις πληροφορίες και τα δεδομένα που χρειάζονται για να αξιολογήσει ίσως ορθότερα το συμβιβασίμο των προτεινόμενων μέτρων.

41. Συγκεκριμένα, στο παρόν στάδιο πρόκειται για έγγραφα και συμπληρωματικές εξηγήσεις που σχετίζονται με:

- α) το συγκεκριμένο τρόπο με τον οποίο οι αμερικανικές αρχές επέβαλαν απαγόρευση πτήσης ή δεν επέτρεψαν πτήσεις στις ελληνικές αεροπορικές εταιρείες από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001·
- β) την απόδειξη του έκτακτου χαρακτήρα των περιορισμών που ζήτησαν οι αρχές αυτές για να επιτραπούν οι πτήσεις με προορισμό τις Ηνωμένες Πολιτείες από τις 15 Σεπτεμβρίου 2001·
- γ) την απόδειξη ότι, για τους προορισμούς εκτός των Ηνωμένων Πολιτειών, υπάρχει άμεση σύνδεση μεταξύ των αποζημιωτέων από την Ελλάδα απωλειών και του κλεισίματος ορισμένων τμημάτων του εναερίου χώρου, άμεση σύνδεση η οποία, σύμφωνα με την πρακτική που έχει θεσπίσει η Επιτροπή στο θέμα αυτό, περιορίζει τις δυνατότητες απο-

ζημίωσης στις περιπτώσεις των επιβατών σε ανταπόκριση από ή προς δίκτυα, στα οποία αποδεδειγμένα επιβλήθηκε περιορισμός διέλευσης·

δ) το συμβιβασίμο του συνυπολογισμού άλλων ζημιών στα έσοδα που σημειώθηκαν ή άλλου πρόσθετου κόστους όπως αναφέρονται στο σημείο 17.2 της απόφασης.

42. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή, για να μπορέσει να λάβει ισόρροπη απόφαση, ζητεί από τις αρχές σας να διευκρινίσουν πλήρως, για κάθε ποσό αναφερόμενο στα σημεία 17 και 18 της παρούσας απόφασης:

— την αντιστοιχία τους προς το κόστος που σημειώθηκε στον εναέριο χώρο του Βορείου Ατλαντικού κατά τη διάρκεια της περιόδου από 11 έως 14 Σεπτεμβρίου και μόνον·

— την αντιστοιχία τους προς το κόστος που σημειώθηκε στη μεταφορά επιβατών σε ανταπόκριση από ή προς υπερατλαντικές πτήσεις ή προς άλλο κόστος συνδεδεμένο με το κλείσιμο αυτού του εναερίου χώρου κατά την ίδια περίοδο.

43. Εάν η Ελλάδα δεν δώσει σχετική απάντηση, η Επιτροπή θα λάβει απόφαση με βάση τα στοιχεία που διαθέτει. Η Επιτροπή καλεί τις αρχές σας να διαβιβάσουν αμέσως αντίγραφο της παρούσας επιστολής στους δυνητικούς δικαιούχους της ενίσχυσης.

44. Η Επιτροπή επιφυλάσσεται να ζητήσει περαιτέρω στοιχεία μετά την ανάλυση των ανωτέρω πληροφοριών.

45. Η Επιτροπή υπενθυμίζει στην Ελλάδα το ανασταλτικό αποτέλεσμα του άρθρου 88, παράγραφος 3, της συνθήκης ΕΚ και παραπέμπει στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/99 του Συμβουλίου, το οποίο προβλέπει ότι κάθε μέτρο που συνιστά παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση μπορεί να ανακτηθεί από το δικαιούχο της.

46. Με την παρούσα, η Επιτροπή γνωστοποιεί στην Ελλάδα ότι θα ενημερώσει τα ενδιαφερόμενα μέρη για τη δημοσίευση της παρούσας επιστολής και της περίληψής της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*. Θα ενημερώσει επίσης τα ενδιαφερόμενα μέρη στις χώρες ΕΖΕΣ που έχουν υπογράψει τη συμφωνία ΕΟΧ με δημοσίευση της ανακοίνωσης στο συμπλήρωμα ΕΟΧ της Επίσημης Εφημερίδας, καθώς επίσης θα ενημερώσει την εποπτεύουσα αρχή της ΕΖΕΣ αποστέλλοντάς της αντίγραφο της παρούσας. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη που προαναφέρθηκαν θα κληθούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός προθεσμίας ενός μηνός από την ημερομηνία της δημοσίευσης αυτής.

STAATLICHE BEIHILFE — SPANIEN**Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag zur Beihilfe C 40/2000 (ex NN 61/2000) — weitere Umstrukturierung des spanischen Schiffbaus**

(2003/C 199/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit Schreiben vom 27. Mai 2003, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Spanien ihren Beschluss mitgeteilt, das wegen der mutmaßlichen staatlichen Beihilfe für die staatseigenen spanischen Werften eingeleitete Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auszuweiten.

Die Kommission fordert alle Beteiligten auf, sich innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Zusammenfassung und des darauffolgenden Schreibens zu der Maßnahme, auf welche die Kommission das Verfahren ausweitet, zu äußern. Die Stellungnahme ist an folgende Anschrift zu richten:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Registratur Staatliche Beihilfen
J 70, 4/151
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 296 12 42.

Alle Stellungnahmen werden Spanien übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

1997 hat die Kommission Umstrukturierungsbeihilfen für die staatseigenen spanischen Schiffswerften ⁽¹⁾ unter der Bedingung genehmigt, dass keine weiteren derartigen Beihilfen gewährt werden dürfen. Mit Beschluss vom 12. Juli 2000 hat die Kommission das entsprechende Verfahren eingeleitet ⁽²⁾, da sie Gründe für die Annahme hat, dass der Preis, den die staatliche Holdinggesellschaft SEPI ihrem Tochterunternehmen AESA für die Unternehmen Juliana und Cadiz und Manises gezahlt hat, zu hoch war und folglich eine staatliche Beihilfe darstellt.

Am 28. November 2001 hat die Kommission beschlossen, das Verfahren ⁽³⁾ auf weitere Transaktionen im Jahre 2000 zwischen SEPI und Bazan und AESA und Bazan zur Gründung der neuen IZAR-Gruppe auszudehnen.

Mit mehreren Schreiben hat die Kommission um Übersendung der Jahresabschlüsse der betreffenden Unternehmen und der AESA ersucht. Da Spanien diese nicht vorgelegt hat, hat die Kommission am 12. August 2002 beschlossen, eine Anordnung zur Auskunftserteilung zu erlassen, mit der sie Spanien angewiesen hat, diese Informationen zu übermitteln. Spanien hat die angeforderten Jahresabschlüsse immer noch nicht vorgelegt.

Erst Mitte Januar 2003 hat die Kommission durch ihre eigenen Ermittlungen Zugang zu Kopien der im öffentlichen Register Spaniens hinterlegten Jahresabschlüsse von AESA, Bazan/IZar

und den Einzelunternehmen für die Jahre 1997 bis 2001 erlangt.

Die Kommission stellt fest, dass die SEPI-Gruppe 1999 den drei Unternehmen Cadiz, Juliana und Manises, die sie soeben erworben hatte, Darlehen von 194,4 Mio. EUR gewährt hat. Da diese Darlehen offenbar Unternehmen in Schwierigkeiten gewährt wurden, sind sie als staatliche Beihilfen einzustufen.

Darüber hinaus hat AESA am 18. Juli 2000 von SEPI eine Kapitalspritze von 252,4 Mio. EUR erhalten. Anscheinend haben die Werften Puerto Real, Sestao und Sevilla zur gleichen Zeit von AESA Kapitalspritzen von einem Gesamtbetrag in ähnlicher Höhe erhalten. Diese dürften als staatliche Beihilfen einzustufen sein.

Schließlich hatten die Unternehmen Astano, Cadiz, Juliana und Manises kurz vor ihrer Übertragung von SEPI auf Bazan offenbar einen Gesamtbuchwert von minus 68,2 Mio. EUR. Da die Unternehmen von Bazan für je 1 PTA übernommen wurden, hätte Bazan einen Buchverlust von 68,2 Mio. EUR verzeichnen müssen. Die Kommission konnte aber nicht feststellen, ob dieser Betrag im Jahresabschluss von Bazan/IZAR als Verlust ausgewiesen war. Sie befürchtet daher, dass SEPI diesen Betrag unter Umständen im Zusammenhang mit der Übertragung auf Bazan in die vier Unternehmen eingebracht hat.

⁽¹⁾ ABl. C 354 vom 21.11.1997, S. 2, Beihilfesache C 56/95.

⁽²⁾ ABl. C 328 vom 18.11.2000, S. 16.

⁽³⁾ ABl. C 21 vom 24.1.2002, S. 17.

Keine der genannten mutmaßlichen staatlichen Beihilfen wurde bei der Kommission angemeldet. Sie wurden den zivilen Werften und dem Schiffsmotorenwerk gewährt, die daher als die Begünstigten der Beihilfe zum Zeitpunkt der Gewährung angesehen werden müssen. Diese Unternehmen wurden von Bazán in Transaktionen übernommen, die anscheinend nicht zu Marktbedingungen durchgeführt wurden. Diese Unternehmen wurden zu einem späteren Zeitpunkt im Jahre 2000 aufgelöst und zur IZAR-Gruppe fusioniert. Die Kommission ist daher der Ansicht, dass IZAR aufgrund des Erwerbs der betreffenden Unternehmen als derzeitiger Begünstigter der Beihilfe anzusehen ist.

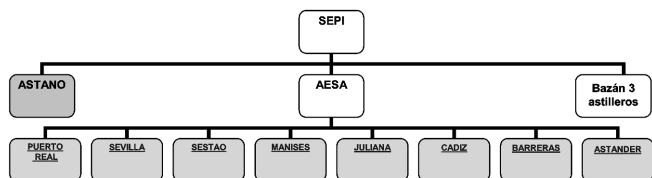
Im Beschluss aus dem Jahre 1997, durch den die Umstrukturierungsbeihilfe ursprünglich genehmigt worden war, wurden Bedingungen für die Genehmigung festgelegt, von denen eine darin bestand, dass es sich um ein einmaliges und letztmaliges Beihilfepaket handelt. Wenn sich also die im laufenden Verfahren geäußerten Bedenken hinsichtlich der Gewährung zusätzlicher Beihilfen bestätigen sollten, könnten alle 1997 gewährten Beihilfen für die weitere Umstrukturierung der staatseigenen spanischen Schiffswerften als mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar eingestuft und von den begünstigten Unternehmen zurückgefordert werden.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

„La Comisión desea informar a España de que ha decidido ampliar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE por lo que respecta a la presunta ayuda estatal a astilleros españoles propiedad del Estado.

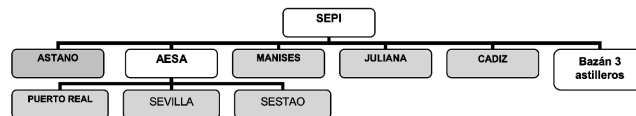
I. Descripción de la ayuda

1. En 1988, todos los astilleros españoles propiedad del Estado, así como la fábrica de motores Manises, pertenecían al holding público Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (en lo sucesivo la «SEPI»). Todos los astilleros civiles, excepto los que pertenecían directamente a Astano, eran empresas independientes, propiedad del holding Astilleros Españoles SA (en lo sucesivo AESA). AESA, por consiguiente, no realizaba ninguna actividad de construcción naval por sí misma, sino que era principalmente un holding propietario de varios astilleros. SEPI era también propietaria de Bazán, una empresa constituida por tres astilleros militares (no como empresas independientes). A comienzos de 1998, la estructura de propiedad de estos astilleros era la siguiente:

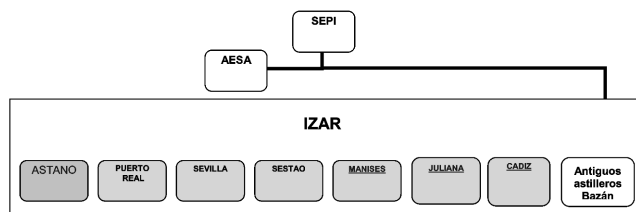


2. En una primera tanda de transacciones, el 28 de diciembre de 1999, la SEPI compró los astilleros Cádiz y Juliana y la fábrica de motores para barcos Manises a AESA por un precio de 15,3 millones de euros. Los astilleros Barreras y

Astander fueron privatizados y ya no forman parte de la presente investigación. Esto nos lleva a la siguiente estructura:



3. Mediante Decisión de 12 de julio de 2000, la Comisión incoó el procedimiento ⁽⁴⁾ establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE respecto de la ayuda para la nueva reestructuración de los astilleros de propiedad estatal.
4. En la apertura de procedimiento, la Comisión declaró que tenía dudas sobre si la transferencia, en la que la SEPI pagó un precio comunicado de 60 millones de euros a AESA por la compra de los dos astilleros Juliana y Cádiz y la empresa de motores Manises, constituía ayuda estatal. En consecuencia, también tenía dudas sobre si dicha ayuda era compatible con el mercado común, ya que no parecía ser compatible con la Decisión de la Comisión de 1997 por la que se aprobaba el último paquete de ayudas de reestructuración ⁽⁵⁾.
5. En julio de 2000, la SEPI decidió fusionar todos los astilleros de propiedad estatal en un grupo. La fusión se llevó a cabo mediante dos operaciones principales. En una de ellas, el grupo de construcción naval militar Bazán, propiedad de la SEPI compró a AESA los tres astilleros restantes (Puerto Real, Sestao y Sevilla) por una peseta cada uno.
6. En la segunda operación, Bazán compró tres astilleros (Juliana, Cádiz y Astano) y la fábrica de motores para barcos Manises directamente a la SEPI, también por una peseta cada uno. Se disolvieron todas las empresas y se fusionaron con Bazán, que pasó a llamarse IZAR. Por lo tanto, la estructura actual de los astilleros es la siguiente:



7. El 28 de noviembre de 2001, la Comisión decidió ampliar el procedimiento ⁽⁶⁾ establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE (en lo sucesivo «la ampliación») por lo que se refiere a las transacciones suplementarias entre la SEPI y Bazán, y AESA y Bazán efectuadas para crear el nuevo grupo IZAR.

⁽⁴⁾ DO C 328 de 18.11.2000, p. 16.

⁽⁵⁾ DO C 354 de 21.11.1997, p. 2, Ayudas estatales asunto C 56/95.

⁽⁶⁾ DO C 21 de 24.1.2002, p. 17.

8. En este contexto, la Comisión señaló que la aportación de capital a empresas públicas debe realizarse en condiciones de mercado, con el fin de excluir la existencia de ayudas estatales. Por consiguiente, también tenía dudas sobre si el precio de venta de una peseta por astillero y por la empresa de motores podía considerarse precio de mercado y si, por lo tanto, se había concedido a IZAR mediante las transacciones una ventaja económica que constituía ayuda estatal. Dado que las disposiciones comunitarias de aplicación no permitían conceder más ayudas a los astilleros civiles estatales, la Comisión tenía dudas sobre si estas transacciones serían compatibles con el mercado común.
9. Mediante carta de 29 de noviembre de 2002, la Comisión aclaró que, para hacer las oportunas evaluaciones, necesitaba la contabilidad anual de los astilleros implicados y de AESA, y cualquier otro documento que aclarara cómo se habían evaluado las empresas en el momento del cambio de propiedad.
10. Mediante carta de 31 de enero de 2002, España presentó sus observaciones sobre la ampliación del procedimiento. La Comisión recordó a España, mediante carta de 28 de febrero de 2002, que todavía no se habían presentado los informes anuales de las empresas. España facilitó información suplementaria mediante carta de 29 de julio de 2002, que, no obstante, no incluía los informes anuales solicitados.
11. Habida cuenta de que España no había facilitado los informes anuales solicitados sobre los astilleros, el 12 de agosto de 2002 la Comisión decidió emitir un requerimiento de información, de conformidad con el apartado 3 del artículo 10 del Reglamento 659/1999 para ordenar a España que presentara dicha información. En esta decisión, la Comisión subrayaba que, de no recibir la información solicitada, tomaría una decisión basada en la información de que disponía.
12. Mediante carta de 16 de octubre de 2002, España respondió al requerimiento de información, pero no presentó los informes anuales solicitados.

II. Información adicional conseguida por la Comisión

13. Sólo a mediados de enero de 2003, y gracias a su propia investigación, tuvo acceso la Comisión a las copias de los informes anuales de AESA, Bazán/IZAR y de los astilleros individuales para los años 1997 a 2001, depositados en el Registro público de España.
14. La Comisión observa en los informes anuales de Cádiz, Juliana y Manises para 1998 y 1999 que la SEPI en 1999 concedió préstamos por valor de 194,4 millones de euros a las tres empresas (120,9 millones de euros a Cádiz, 47,2 a Juliana y 26,3 a Manises) que acababa de comprar. España no ha notificado ni informado a la Comisión por cualquier otro medio de estos préstamos.

15. Además, el informe anual de AESA para el año 2000 señala que el 18 de julio de 2000 AESA recibió una aportación de capital de la SEPI de 252,4 millones de euros. España no ha notificado ni informado a la Comisión por cualquier otro medio de esta aportación de capital.
16. Por último, parece que justo antes de que las empresas Astano, Cádiz, Juliana y Manises fueran transferidas a Bazán, dichas empresas tenían un valor contable total de - 68,2 millones de euros.
17. Las cantidades (en millones de euros) son las siguientes:

	Valor contable a 30 de junio de 2000
Astano	[...] ⁽¹⁾
Manises	[...] ⁽¹⁾
Juliana	[...] ⁽¹⁾
Cádiz	[...] ⁽¹⁾
Total	- 68,2

⁽¹⁾ Secret d'affaires.

18. La cantidad de - 68,2 millones de euros tenía que reflejarse en el informe anual de Bazán/IZAR para el ejercicio 2000, puesto que las compañías fueron absorbidas por esta empresa por una peseta cada una. La Comisión no ha podido determinar si la cantidad de 68,2 millones de euros ha sido contabilizada en el informe anual como pérdida.

III. Evaluación

19. La Comisión inicialmente señala que, de conformidad con el artículo 10 del Tratado CE, los Estados miembros están obligados a cooperar con la Comisión y a facilitarle toda la información que solicite para asegurar el cumplimiento de sus deberes, lo que incluye el ejercicio del control de las ayudas estatales en virtud de los artículos 87 y 88 del Tratado CE. Además, de conformidad con el artículo 11 del Reglamento de procedimiento, en caso de información incompleta sobre la ayuda otorgada ilegalmente, la Comisión podrá exigir la información necesaria mediante un requerimiento de información. Si un Estado miembro incumple un requerimiento de información, de conformidad con el artículo 13 del Reglamento de procedimiento, la Comisión decidirá basándose en la información disponible.
20. Por lo que se refiere al procedimiento en este asunto, la Comisión quería destacar que ha solicitado a España reiteradamente que le facilitara la contabilidad anual de AESA y de las empresas individuales implicadas en las distintas transacciones. España se ha negado reiteradamente a hacerlo, por última vez mediante su carta a la Comisión de 16 de octubre de 2002, cuando declaró que la contabilidad anual de AESA y de las empresas individuales de los años 1998 a 2000 no era directamente relevante para establecer si existía o no existía ayuda en el procedimiento abierto.

21. La Comisión desea subrayar que la eficacia del ejercicio de su deber de control de las ayudas estatales en virtud de los artículos 87 y 88 del Tratado CE depende en gran medida de la obligación general de buena cooperación derivada del artículo 10 del Tratado CE. En este contexto, considera la negativa de un Estado miembro a facilitar a la Comisión información en respuesta a un requerimiento de información que, de hecho, es de acceso público, una infracción especialmente grave de la obligación de buena cooperación.
22. A este respecto, la Comisión señala, como se aclarará más adelante, que los informes anuales solicitados reiteradamente contienen información que es, de hecho, esencial para la evaluación completa y correcta de las transacciones que dieron lugar a la creación de IZAR.
23. En agosto de 1997, de conformidad con el Reglamento del Consejo 1013/97 ⁽⁷⁾, la Comisión aprobó excepcionalmente un paquete de ayudas de reestructuración ⁽⁸⁾ para los astilleros mercantes españoles de propiedad estatal con el fin de que recobraran la viabilidad para finales de 1998. Incluyendo las ayudas anteriormente aprobadas, el paquete total de ayuda ascendía a 318 000 millones de ESP. (1 900 millones de euros). Como contrapartida, se exigió que dichos astilleros redujesen su capacidad de producción, fijándose una producción anual máxima de 210 000 trbc durante un periodo de diez años.
24. Al dar su autorización a las ayudas de reestructuración para los astilleros españoles de propiedad estatal, el Consejo hizo hincapié en que se trataba de una ayuda «única e irrepetible». El Gobierno español se comprometió a que los astilleros no recibirían más ayudas de reestructuración, salvamento, compensación de pérdidas o privatización. Así quedó reflejado en las condiciones fijadas en la Decisión de la Comisión por la que se aprobó la ayuda. También se subrayó este hecho en el primer guión del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 5 del Reglamento sobre ayudas a la construcción naval. Esta disposición establece que no podrán concederse ayudas de reestructuración a una empresa a la que ya se le haya concedido dicha ayuda en virtud del Reglamento 1013/97.
25. Como consecuencia, la ayuda que supere la ayuda autorizada por la Decisión inicial de la Comisión de agosto de 1997 deberá ser considerada incompatible con el mercado común.
26. Basándose en la nueva información que ha obtenido la Comisión, a la que se ha hecho referencia, parece que los astilleros españoles de propiedad estatal han recibido ayuda estatal adicional, infringiendo el Reglamento del Consejo 1013/97 y la Decisión de la Comisión de 1997.
- 1) *Préstamos de la SEPI a Cádiz, Juliana y Manises*
27. En 1999, la SEPI concedió préstamos a las empresas Cádiz, Juliana y Manises por valor de 194,4 millones de euros. Puesto que en el informe de auditoría de las empresas se declaraba que necesitaban ayuda de sus propietarios para sobrevivir, parece que estos préstamos se ofrecieron a empresas que deben ser consideradas en crisis. Un préstamo público a una empresa en crisis normalmente debe ser considerado ayuda estatal. Por lo que respecta las observaciones anteriores, la Comisión tiene dudas en cuanto a que dicha ayuda estatal pueda ser considerada compatible con el mercado común.
- 2) *Aportación de capital de la SEPI a AESA*
28. El 18 de julio de 2000, la SEPI aportó a AESA 252,4 millones de euros como capital. La contabilidad anual de los astilleros y de AESA muestra que los astilleros recibieron 258,4 millones de euros de AESA antes de ser transferidos a Bazán (Puerto Real, 104,4 millones, Sestao, 114,1 millones y Sevilla, 40,0 millones). De los informes anuales se deduce que este importe se inyectó directamente a los astilleros antes de ser transferidos a Bazán el 20 de julio de 2000. Dado que AESA tenía unos recursos financieros muy limitados, parece que esta aportación de capital de AESA a los astilleros sólo pudo haberse producido gracias a un aporte de capital de la SEPI a AESA.
29. Por consiguiente, parece que los 252,4 millones de euros han sido aportados a los tres astilleros en el mismo reparto en el que AESA inyectó los 258,4 millones a los astilleros. Por consiguiente, parece probable que los astilleros recibieran las siguientes cantidades: Puerto Real 102,0 millones de euros, Sestao 111,4 millones de euros y Sevilla 39,1 millones de euros. Estas aportaciones de capital deberían considerarse ayuda estatal y, por consiguiente, la Comisión tiene dudas en cuanto a si dicha ayuda podría considerarse compatible con el mercado común.
- 3) *Aportación de capital a Astano, Cádiz, Juliana y Manises*
30. Justo antes de que Astano, Cádiz, Juliana y Manises fueran transferidas a Bazán en julio de 2000, estas empresas tenían un valor contable total de - 68,2 millones de euros. Puesto que la Comisión no ha podido determinar si este importe ha sido reflejado como pérdida en el informe anual de Bazán/IZAR para el año 2000, la Comisión tiene dudas sobre si la SEPI inyectó dicha cantidad a las cuatro empresas en relación con su transferencia a Bazán, de manera que cuando se incorporaron a Bazán tenían un valor contable de 0. De nuevo, parece ser una ayuda estatal a las empresas de, como mínimo, [...] ⁽⁹⁾ millones de euros a Astano, [...] ⁽⁹⁾ millones de euros a Cádiz, [...] ⁽⁹⁾ millones de euros a Juliana y [...] ⁽⁹⁾ millones de euros a Manises. Parece dudoso que esta ayuda estatal pueda ser compatible con el mercado común.

⁽⁷⁾ DO L 148 de 6.6.1997, p. 1.

⁽⁸⁾ DO C 354 de 21.11.97, p. 2, Ayudas estatales asunto C 56/95.

⁽⁹⁾ Secret d'affaires.

31. Toda la presunta ayuda estatal descrita anteriormente fue concedida a los astilleros civiles y a la fábrica de motores que, por consiguiente, deben ser considerados beneficiarios de la ayuda en el momento en que fue concedida. Dichas empresas fueron absorbidas por Bazán en transacciones que parece que no se produjeron en condiciones de mercado. Más adelante ese mismo año, estas empresas se disolvieron y se fusionaron en IZAR. Por consiguiente, la Comisión opina que IZAR, mediante la adquisición de las empresas en cuestión, debería ser considerada la actual beneficiaria de la ayuda.
32. De conformidad con el apartado 4 del artículo 7 del Reglamento de procedimiento la Comisión podrá disponer que su decisión positiva vaya acompañada de condiciones para que la ayuda pueda considerarse compatible con el mercado común. Hay que señalar que la Decisión de 1997 que autorizaba inicialmente la ayuda de reestructuración establecía condiciones para la autorización, una de las cuales era la naturaleza única e irrepetible de la ayuda. En su penúltimo apartado, la Decisión señala que si «la Comisión considera que no se ha cumplido alguna de estas condiciones puede exigir [...] la devolución de la ayuda». Por consiguiente, en caso de que se confirmen las dudas en cuanto a la concesión de ayuda adicional expresadas en las decisiones de incoar el presente procedimiento, la ayuda concedida en 1997 para la nueva reestructuración de los astilleros estatales españoles puede ser considerada incompatible y deberá ser devuelta.
33. Por último, la Comisión hace notar que el presente asunto trata de medidas de ayuda estatal no notificadas y de una situación de hecho compleja, que ha cambiado y continúa cambiando en el tiempo. El procedimiento ya fue ampliado en una ocasión. En estas circunstancias, y sin perjuicio de los artículos 296 y 298 CE, se notifica a España y a todas las partes interesadas que el presente procedimiento, ampliado por segunda vez, tendrá por resultado una decisión final que podrá referirse a todas y cada una de las medidas de ayuda estatal concedidas o pagadas por España, o imputables a España, durante el período de referencia, a cualquier persona jurídica o entidad económica que puedan considerarse a la fecha beneficiarios reales o potenciales, o a empresas o grupos con ellas vinculados, o a sus

sucesores en título o responsabilidad, ya sea por venta de acciones o por venta de activos, hayan sido o no expresamente mencionados más arriba.

IV. Conclusión

34. A la vista de las consideraciones anteriores, la Comisión ha decidido ampliar el procedimiento establecido en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE, de conformidad con el artículo 6 y con el artículo 16 del Reglamento del Consejo (CE) nº 659/1999 respecto de cualquier ayuda que haya sido concedida por España en relación con las transacciones que se han producido desde 1998 dentro del grupo de astilleros estatales españoles y que dio lugar a la creación de IZAR.
35. La Comisión solicita a España que presente sus observaciones y que facilite toda aquella información que pueda contribuir a evaluar la citada ayuda, y cualquier otra ayuda a los astilleros civiles que haya podido concederse hasta que los astilleros fueron absorbidos por Bazán, en el plazo de un mes desde la fecha de recepción de la presente. Insta a sus autoridades para que transmitan inmediatamente una copia de la presente carta a los beneficiarios potenciales de la ayuda.
36. La Comisión desea recordar a España el efecto suspensivo del apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE y llama su atención sobre el artículo 14 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, que prevé que toda ayuda concedida ilegalmente podrá recuperarse de sus beneficiarios, que, actualmente, forman parte de IZAR.
37. La Comisión comunica a España que informará a los interesados mediante la publicación de la presente carta y de un resumen en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Asimismo, informará a los interesados en los Estados miembros de la AELC signatarios del Acuerdo EEE mediante la publicación de una Comunicación en el suplemento EEE del citado *Diario Oficial de la Unión Europea*, y al Órgano de Vigilancia de la AELC mediante copia de la presente. Se invitará a todos los interesados mencionados a presentar sus observaciones en un plazo de un mes a partir de la fecha de dicha publicación.“

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses**(Sache COMP/M.3214 — American Express Financial Corporation/Threadneedle)****Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall**

(2003/C 199/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 18. August 2003 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97 ⁽²⁾, bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das Unternehmen American Express Financial Corporation („AEFC“), das von der American Express Company (USA) kontrolliert wird, erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der genannten Verordnung die Kontrolle über die Gesamtheit von dem Unternehmen Threadneedle Asset Management Holdings Limited (UK) durch Aktienkauf.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

— AEFC: Reisedienstleistungen, Finanzberatungsdienstleistungen und internationale Bankdienstleistungen;

— Threadneedle: Lieferung von Investmentprodukten an europäische retail und institutionelle Investoren

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass der angemeldete Zusammenschluss unter die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor. Gemäß der Mitteilung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren zur Behandlung bestimmter Zusammenschlüsse nach Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽³⁾ ist anzumerken, dass dieser Fall für eine Behandlung nach dem Verfahren, das in der Mitteilung dargelegt wird, in Frage kommt.

4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.3214 — American Express Financial Corporation/Threadneedle, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Kanzlei Fusionskontrolle
J-70
B-1049 Brüssel.

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; Berichtigung: ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

⁽²⁾ ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1; Berichtigung: ABl. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.

⁽³⁾ ABl. C 217 vom 29.7.2000, S. 32.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.3176 — Diageo/Heineken/Olifiltra/JV)**

(2003/C 199/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 10. Juli 2003 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern als für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronikformat über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank unter der Dokumentennummer 303M3176. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht.

Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg
Tel.: (+352) 29 29-4 27 18, Fax: (+352) 29 29-4 27 09.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.3223 — Onex/Kieft/Neue Filmpalast)**

(2003/C 199/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 4. August 2003 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern als für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronikformat über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank unter der Dokumentennummer 303M3223. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht.

Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg
Tel.: (+352) 29 29-4 27 18, Fax: (+352) 29 29-4 27 09.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.3215 — Montagu Private Equity/Linpac)**

(2003/C 199/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 4. August 2003 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern als für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronikformat über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank unter der Dokumentennummer 303M3215. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht.

Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP

Information, Marketing and Public Relations

2, rue Mercier

L-2985 Luxemburg

Tel.: (+352) 29 29-4 27 18, Fax: (+352) 29 29-4 27 09.

III

(Bekanntmachungen)

KOMMISSION

AUFFORDERUNG ZUR EINREICHUNG VON VORSCHLÄGEN

MEDIA Plus — Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit (2001—2005)

Durchführung eines Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 65/2003

Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit und des Marktzugangs

(2003/C 199/09)

1. Einleitung

Grundlage der vorliegenden Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen ist der Beschluss des Rates 2000/821/EG zur Durchführung eines Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke (MEDIA Plus — Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit (2001—2005)), der vom Rat am 20. Dezember 2000 angenommen wurde.

Im Rahmen dieses Beschlusses werden u. a. die folgenden Maßnahmen durchgeführt:

1. Im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Zugang zu Fachmärkten:
 - a) Verbesserung der Zugangsbedingungen für Fachkreise zu Handelsveranstaltungen und zu europäischen und außer-europäischen Fachmärkten für audiovisuelle Medien, und zwar über spezifische technische und finanzielle Unterstützungsmaßnahmen;
 - b) Förderung der Einrichtung einer Datenbank und/oder eines Netzes von Datenbanken über vorhandene Kataloge mit europäischen Programmen für Fachkreise;
 - c) Begünstigung, wann immer möglich, der Förderung der Öffentlichkeitsarbeit für Kinofilmwerke ab der Produktionsphase des betreffenden Werks.

2. Aktivitäten zur Förderung des europäischen kreativen Schaffens:

Ermutigung der Fachkreise, in enger Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten Aktivitäten durchzuführen, um die Öffentlichkeitsarbeit für die europäische Kinofilmproduktion und audiovisuelle Produktion, die für ein breites Publikum bestimmt ist, zu fördern.

2. Gegenstand

Diese Aufforderung richtet sich an die europäischen Einrichtungen und Akteure, deren Tätigkeiten zu den genannten Maßnahmen beitragen.

Sie enthält Hinweise zur Anforderung der Unterlagen, die zur Einreichung eines Vorschlags im Hinblick auf die Gewährung einer finanziellen Unterstützung durch die Gemeinschaft benötigt werden.

Mit der Durchführung der Verfahren im Zusammenhang mit dieser Aufforderung ist das Referat „Unterstützung der audiovisuellen Inhalte“ der Generaldirektion Bildung und Kultur beauftragt.

Die Einrichtungen und Akteure, die im Rahmen dieser Aufforderung Vorschläge einreichen und die „Leitlinien zur Einreichung von Anträgen für eine finanzielle Unterstützung im Rahmen des Maßnahmenbereichs, „Öffentlichkeitsarbeit““ erhalten möchten, können diese auf dem Postweg oder per Telefax unter folgender Anschrift anfordern:

Europäische Kommission
Herrn Jacques Delmoly
B100 4/20
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 299 92 14.

Die Kommission verpflichtet sich, die genannten Unterlagen innerhalb von zwei Werktagen nach Eingang des entsprechenden Schreibens zu versenden.

Schlussstermine für die Einreichung von Vorschlägen:

- der 22. September 2003 für Maßnahmen zwischen dem 1. Januar 2004 und dem 31. März 2004;
- der 31. Oktober 2003 für Maßnahmen zwischen dem 1. April 2004 und dem 31. Dezember 2004.