

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

ΚΟΜ(93) 160 τελικό

Βρυξέλλες, 20 Απριλίου 1993

Πρόταση

ΟΔΗΓΙΑΣ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

για τροποποίηση της οδηγίας
του Συμβουλίου 90/684/ΕΟΚ σχετικά με τις ενισχύσεις
στις ναυπηγικές εργασίες

(υποβληθείσα από την Επιτροπή)

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

1. Εισαγωγή

Οι ισχύοντες κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες περιλαμβάνονται στην έβδομη οδηγία σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες (90/684/ΕΟΚ) (όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 92/68/ΕΟΚ που προβλέπει μια ειδική παρέκλιση για τα ναυπηγεία στην πρώην ΛΓΔ), με βάση το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο δ) και το άρθρο 113 της συνθήκης ΕΟΚ, η οποία εκδόθηκε στις 21 Δεκεμβρίου 1990. Σύμφωνα με το άρθρο 13 της οδηγίας η ισχύς της λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1993.

Στο παρόν έγγραφο γίνεται μια σύντομη ανασκόπηση της ακολουθούμενης πολιτικής, μια εκτίμηση της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά και διατυπώνονται οι προτάσεις της Επιτροπής για την πολιτική ενισχύσεων της Κοινότητας στις ναυπηγικές εργασίες μετά το τέλος του παρόντος έτους. Προτείνεται στο Συμβούλιο να αποφασίσει την παράταση ισχύος της οδηγίας για 12 ακόμη μήνες, δηλαδή μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994.

Η απόφαση αυτή εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα του Συμβουλίου, ενώ την ευθύνη για την εφαρμογή της έχουν τόσο τα κράτη μέλη όσο και η Επιτροπή (βλέπε κατωτέρω τμήμα 2).

2. Ασκοούμενη πολιτική

Παρόλο που το μέγεθος της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας έχει περιοριστεί τα τελευταία χρόνια, η ύπαρξη μιας ανταγωνιστικής βιομηχανίας παραμένει ζωτικό συμφέρον της Κοινότητας και συμβάλλει στην οικονομική και κοινωνική της ανάπτυξη. Η ασκούμενη από την Κοινότητα πολιτική ενισχύσεων στις ναυπηγικές εργασίες, η οποία διατυπώνεται στην οδηγία, καθιερώθηκε σε ένα πλαίσιο δύσκολων συνθηκών της αγοράς, λόγω της κάμψης της ζήτησης πλοίων και της ταχείας αύξησης του ναυπηγικού δυναμικού, ιδιαίτερα στην Άπω Ανατολή (όπου οι ανταγωνιστές ευνοούνται με προγράμματα εγχώριων πιστώσεων και με πρακτικές των εγχώριων κατασκευαστών που προσφέρουν τα πλοία σε τιμές κάτω του κόστους), με αποτέλεσμα να υπάρχει σημαντική ανισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και χαμηλά επίπεδα τιμών. Κυριότεροι στόχοι της οδηγίας, συνεπώς, ήταν οι εξής :

- να αποτελέσει ένα μέσο άμυνας έναντι του αθέμιτου ανταγωνισμού που συνιστά η αθέμιτη τιμολόγηση δεδομένου ότι δεν υπάρχει αποτελεσματικό μέσο αντνιτάμπινγκ, εφόσον τα πλοία δεν μπορούν να θεωρηθούν ως εισαγόμενα υπό τη συνήθη έννοια.
- να διατηρήσει με τον τρόπο αυτό ένα επαρκές επίπεδο δραστηριοτήτων της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας, στα τμήματα εκείνα της αγοράς όπου παραμένουν ανταγωνιστικά τα κοινοτικά ναυπηγεία υπό κανονικές συνθήκες αγοράς και να προωθήσει τη διαρθρωτική προσαρμογή της κοινοτικής ναυπηγικής βιομηχανίας σε πλοία ειδικής κατασκευής με υψηλότερη προστιθέμενη αξία, προκειμένου να εξασφαλίσει την μακροπρόθεσμη ανταγωνιστικότητα του κλάδου· και
- να εξασφαλίσει σύμφωνα με τους στόχους της εσωτερικής αγοράς ένα κατάλληλο πεδίο για την άσκηση του ενδοκοινοτικού ανταγωνισμού στις ναυπηγικές εργασίες υπό θεμιτούς και ισότιμους όρους.
- να εξασφαλίσει πλήρη διαφάνεια των ενισχύσεων.

Η οδηγία αποτελεί ένα κοινοτικό κανονιστικό πλαίσιο για την χορήγηση ενισχύσεων από τα κράτη μέλη, με το οποίο επιβάλλονται υποχρεώσεις κοινοποίησης και υποβολής εκθέσεων προκειμένου να μπορεί η Επιτροπή να παρακολουθεί αποτελεσματικά τη συμμόρφωση με τους σχετικούς κανόνες.

Κατά την άποψη της Επιτροπής, η εν λόγω πολιτική υπήρξε γενικά αποτελεσματική και πέτυχε σε μεγάλο βαθμό τους στόχους της, προστατεύοντας τα κοινοτικά ναυπηγεία και παρέχοντας τη δυνατότητα στην Κοινότητα να διατηρήσει ένα μερίδιο αγοράς παράλληλα με την αναδιάρθρωση του κλάδου. Ένα βασικό στοιχείο της πολιτικής αυτής ήταν ο καθορισμός, σε ετήσια βάση, από την Επιτροπή ενός κοινού ανωτάτου ορίου στις ενισχύσεις παραγωγής για την κατασκευή και επισκευή πλοίων, σύμφωνα με την οδηγία. Στόχος είναι να διατηρήσουν τις δραστηριότητές τους τα περισσότερο ανταγωνιστικά κοινοτικά ναυπηγεία παρά τις δυσμενείς συνθήκες της παγκόσμιας αγοράς και συγχρόνως να προωθηθεί η αναγκαία αναδιάρθρωση των λιγότερο ανταγωνιστικών ναυπηγείων. Η τάση αυτή ενισχύεται με την προβλεπόμενη από την οδηγία αρχή της προοδευτικής μείωσης του ανωτάτου ορίου. Το ανώτατο όριο το οποίο ήταν 28% κατά το 1987 μειώθηκε προοδευτικά σε 9% για το 1993.

3. ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Οι αποφάσεις για την πολιτική που θα ακολουθηθεί στο μέλλον εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την εκτίμηση της κατάστασης που επικρατεί στην αγορά και τις μελλοντικές προοπτικές. Ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η αναμενόμενη επανάληψη των προσπαθειών στα πλαίσια του ΟΟΣΑ για την επίτευξη πολυμερούς συμφωνίας σχετικά με τη σταδιακή κατάργηση όλων των εμποδίων που υπάρχουν για τον ανταγωνισμό στις ναυπηγικές εργασίες. Τα δύο αυτά ζητήματα αναλύονται κατωτέρω.

4. Κατάσταση της αγοράς

Τα σημεία ανάκαμψης της ναυπηγικής αγοράς που υπήρχαν το 1991, μετά το τέλος της κρίσης στον Κόλπο δεν επιβεβαιώθηκαν κατά τη διάρκεια του 1992. Αντίθετα υπήρξε μια έντονη πτωτική τάση με απότομη μείωση των παραγγελιών και των τιμών, παρόλο που το μερίδιο αγοράς της Κοινότητας εξακολούθησε να διατηρείται σε ικανοποιητικό για τις περιστάσεις επίπεδο.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που διαθέτει η Επιτροπή, οι νέες παραγγελίες σε παγκόσμιο επίπεδο ανήλθαν σε 8.904 εκατ. cgt, που αντιπροσωπεύει μια μείωση 25% για το 1991. Οι παραγγελίες που δόθηκαν στα κοινοτικά ναυπηγεία (περιλαμβανομένων των ναυπηγείων της πρώην ΓΛΔ) ανήλθαν σε 1821 εκατ. cgt, δηλαδή υπήρξε μείωση 16%. Πάντως, αυτό αποτέλεσε βελτίωση για το μερίδιο αγοράς της ΕΚ, που έφθασε το 20,5% των παγκόσμιων παραγγελιών σε σύγκριση με το 18,2% κατά το 1991.

Από την ανάλυση των διαφόρων κατηγοριών σκαφών που παραγγέλθηκαν φαίνεται ότι η ζήτηση κατά το 1992 οφειλόταν κυρίως στην άνοδο της αγοράς πετρελαιοφόρων και φορτηγών (που αντιπροσώπευαν το 60% των παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο).

Όσον αφορά την κατάσταση των βιβλίων παραγγελιών, διευρύνθηκε το συνεχές χάσμα που υπάρχει μεταξύ των ναύλων και των τιμών κατασκευής νέων πλοίων, αποθαρρύνοντας έτσι τη ζήτηση για την αναμενόμενη αναγκαία ανανέωση του στόλου.

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Επιτροπής, τα βιβλία παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο στις 31.12.92 έδειχναν 22.961 εκατ. cgt, που αποτελεί πτώση 11,5% σε σχέση με το 1991, αλλά άνοδο σε σχέση με το δεύτερο μέρος της δεκαετίας του 1980. Τα βιβλία παραγγελιών των κοινοτικών ναυπηγείων (περιλαμβανομένων των ναυπηγείων της πρώην ΓΛΔ) δείχνουν μείωση περίπου 16% σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο με 5.177 εκατ. cgt, που αντιπροσωπεύει 22,5% των βιβλίων παραγγελιών σε παγκόσμιο επίπεδο (πτώση 1,2% το 1991).

Οι συμβάσεις που εκτελέστηκαν το 1992 σε παγκόσμιο επίπεδο υπολογίζεται ότι αντιστοιχούν σε 11.838 εκατ. cgt, που αποτελεί αύξηση 2,7% σε σχέση με το 1991 και το ανώτατο επίπεδο από το 1986. Η κοινοτική παραγωγή (περιλαμβανομένων και των ναυπηγείων της πρώην ΓΛΔ) ήταν 2.771 εκατ. cgt που αντιπροσωπεύει αύξηση 4,5% σε σχέση με το προηγούμενο έτος και το υψηλότερο επίπεδο από το 1985, και αντιστοιχεί στο 23,4% της παγκόσμιας παραγωγής (λίγο μεγαλύτερη από το 1991).

Όσον αφορά τις τιμές, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ, το 1991 υπήρξε μια θετική τάση. Οι τιμές συνέχισαν την άνοδό τους, παρόλο που ο ρυθμός τους ήταν βραδύτερος σε σχέση με τα προηγούμενα χρόνια και παρέμειναν σε επίπεδα χαμηλότερα σε σχέση με το 1982 (λαμβάνοντας υπόψη τον πληθωρισμό). Εντούτοις, η τάση αυτή δεν συνεχίστηκε το 1992, με άνισα επίπεδα, που ποικίλλουν από πλοίο σε πλοίο. Πάντως, οι διακυμάνσεις των τιμών συναλλάγματος, ιδιαίτερα του δολαρίου ΗΠΑ, αποτέλεσαν ένα παράγοντα, όπως επιβεβαιώνεται από τη μελέτη αγοράς του 1992 που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Επιτροπής σε συνδυασμό με την ετήσια επανεξέταση του κοινού ανώτατου ορίου των ενισχύσεων παραγωγής βάσει της οδηγίας.

Όσον αφορά τις γενικότερες μελλοντικές προοπτικές, οι προοπτικές για ανάκαμψη της αγοράς στο αμέσως προσεχές μέλλον φαίνονται προς το παρόν αβέβαιες. Πάντως, θεωρείται γενικά ότι η κατάσταση θα βελτιωθεί σημαντικά μεσοπρόθεσμα ή μακροπρόθεσμα, λόγω της ανάγκης που υπάρχει για ανανέωση του πεπαλαιωμένου στόλου σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στα πλαίσια αυτά, οι πρόσφατες πρωτοβουλίες με αφορμή τα προβλήματα περιβάλλοντος και ασφάλειας που δημιουργούν τα πλοία τα οποία δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές, θα ενθαρρύνουν την αχρήστευση των πλοίων αυτών και θα οδηγήσουν σε αύξηση της ζήτησης για την κατασκευή νέων πλοίων. Υπολογίζεται ότι πάνω από το 50% του παγκόσμιου στόλου έχει ηλικία άνω των 15 ετών, η οποία κατανέμεται ως εξής : το 19% του παγκόσμιου στόλου έχει ηλικία 15-19 ετών, το 15% έχει ηλικία 20-24 ετών και το 20% υπερβαίνει τα 25 έτη. Με βάση τα στοιχεία αυτά, είναι προφανές ότι θα υπάρξει μια αυξανόμενη ανάγκη για νέα πλοία σε αντικατάσταση αυτών.

Οι προβλέψεις σχετικά με το βαθμό και το χρόνο της ανάκαμψης στην αγορά ναυπηγικών εργασιών ποικίλλουν. Ο ΟΟΣΑ αναφέρει ότι η Ένωση Ναυπηγείων της Δυτικής Ευρώπης (AWES) προβλέπει ότι η παγκόσμια ετήσια ζήτηση νέων πλοίων (παραδόσεις) θα παραμένει στάσιμη, με μέσο όρο περίπου 12 εκατ. cgt το χρόνο μέχρι το 1995, προτού υπάρξει μια ταχεία αύξηση σε 18 εκατ. cgt περίπου μέχρι το έτος 2000 και εν συνεχεία επάνοδος στα 17 εκατ. cgt το 2005. Το ιαπωνικό Υπουργείο Μεταφορών προβλέπει επίσης μια βαθμιαία άνοδο της ζήτησης στις ναυπηγικές εργασίες, αλλά αναμένει ότι αυτή θα κορυφωθεί το 1998 σε 13 εκατ. cgt.

5. Διαπραγματεύσεις ΟΟΣΑ

Φαίνεται πιθανό ότι μέχρι τα μέσα του 1993 θα επαναληφθούν οι διαπραγματεύσεις για μια διεθνή συμφωνία σχετικά με τη σταδιακή εξάλειψη όλων των εμποδίων στην ομαλή λειτουργία του ανταγωνισμού στην

αγορά ναυπηγικών εργασιών. Όταν διακόπηκαν οι συνομιλίες τον Απρίλιο του 1992, η Επιτροπή είχε ήδη καταστήσει σαφές ότι ήταν διατεθειμένη να δεχτεί την προθεσμία της 1ης Ιανουαρίου 1995 για την κατάργηση όλων των επιχορηγήσεων στις ναυπηγικές εργασίες, με τον όρο ότι και τα άλλα μέλη θα καταργούσαν όλα τα μέτρα και τις κανονιστικές ρυθμίσεις που επιφέρουν νόθευση των εμπορικών συναλλαγών, όπως αθέμιτη επιβολή τιμών, προγράμματα εγχώριων πιστώσεων και πρακτικές εγχώριας κατασκευής.

Κατά την άποψη της Επιτροπής, μια τέτοια διεθνής συμφωνία είναι ζωτική για την εξομάλυνση της λειτουργίας της παγκόσμιας αγοράς ναυπηγικών εργασιών και παραμένει ένας σημαντικός στόχος της Κοινότητας. Εντούτοις, οι προοπτικές για επιτυχή κατάληξη των διαπραγματεύσεων είναι προς το παρόν αβέβαιες.

6. Πρόταση

Με βάση την ανωτέρω ανάλυση, δεν είναι δυνατόν στο παρόν στάδιο να χαραχθεί μια μακροπρόθεσμη πολιτική ενισχύσεων στις ναυπηγικές εργασίες. Στο στάδιο αυτό, θα ήταν δύσκολο να δικαιολογηθεί μια πλήρης κατάργηση των ενισχύσεων στον τομέα αυτό, με δεδομένη την υπάρχουσα κατάσταση στην αγορά. Από την άλλη, αναμένεται μια ανάκαμψη της αγοράς σε ένα όχι τόσο μακρινό μέλλον. Επίσης, η προγραμματισμένη επανάληψη των διαπραγματεύσεων του ΟΟΣΑ είναι ενθαρρυντική, παρόλο που υπάρχει αβεβαιότητα κατά πόσον και σε ποιά χρονική κλίμακα θα μπορέσει να επιτευχθεί μια αποδεκτή πολυμερής συμφωνία. Οποσδήποτε, θα πρέπει να αποφευχθεί η ύπαρξη ενός κενού πολιτικής κατά τη λήξη της ισχύουσας οδηγίας. Προτείνεται συνεπώς να παραταθεί η ισχύς της παρούσας οδηγίας για ένα σύντομο χρονικό διάστημα 12 ακόμη μηνών μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994.

Αυτό θα δώσει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να διατηρήσει την πολιτική της (μεταξύ άλλων και την αρχή της προοδευτικής μείωσης των ενισχύσεων παραγωγής) μέχρις ότου η κατάσταση καταστεί σαφέστερη. Επιπλέον, εάν ακολουθηθεί η διαδικασία αυτή θα είναι σε απόλυτη αρμονία με τη διαπραγματευτική θέση της Κοινότητας στις συνομιλίες του ΟΟΣΑ και θα αποτελέσει ένα σαφές δείγμα ότι παραμείναμε πρόθυμοι να εργαστούμε θετικά και εποικοδομητικά για την επίτευξη συμφωνίας. Συγχρόνως, θα δοθεί στην Κοινότητα επαρκής ευελιξία για την υιοθέτηση μιας πολιτικής ενισχύσεων στις ναυπηγικές εργασίες υπό το φως των εξελίξεων.

Εφόσον η σημερινή πολιτική είχε γενικά ικανοποιητικά αποτελέσματα, δεν κρίνονται σκόπιμες άλλες τροποποιήσεις των διατάξεων της οδηγίας προς το παρόν.

7. Συμπέρασμα

Συμφώνως προς τα ανωτέρω, προτείνεται στο Συμβούλιο να εγκρίνει, αφού ζητήσει τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής, τη συνημμένη τροποποίηση της οδηγίας με την οποία παρατείνεται η ισχύς της μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 1994.

Προκειμένου να αποφευχθεί η χωρίς λόγο έλλειψη ασφάλειας στην κοινοτική ναυπηγική βιομηχανία και να ενισχυθεί η αξιοπιστία της διαπραγματευτικής μας θέσης στις συνομιλίες του ΟΟΣΑ, η Επιτροπή καλεί το Συμβούλιο να λάβει απόφαση το ταχύτερο δυνατόν.

Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τροποποίηση της οδηγίας
του Συμβουλίου 90/684/ΕΟΚ σχετικά με τις ενισχύσεις
στις ναυπηγικές εργασίες

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη :

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 92 παράγραφος 3 στοιχείο (δ) και το άρθρο 113,

την πρόταση της Επιτροπής,

τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου,

τη γνώμη της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής.

Εκτιμώντας :

ότι η οδηγία του Συμβουλίου 90/684/ΕΟΚ της 21ης Δεκεμβρίου 1990 σχετικά με τις ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία του Συμβουλίου 92/68/ΕΟΚ της 20ης Ιουλίου 1992, λήγει στις 31 Δεκεμβρίου 1993.

ότι η πολιτική παροχής ενισχύσεων που είχε καθιερωθεί με την οδηγία αυτή εξεπλήρωσε σε γενικές γραμμές τους στόχους της.

ότι, παρά τις βελτιώσεις που είχαν προβλεφθεί εν αναμονή μιας αύξησης της ζήτησης νέων κατασκευών, η λειτουργία της παγκόσμιας αγοράς ναυπηγικών εργασιών δεν έχει ακόμη εξομαλυνθεί πλήρως.

ότι η πολιτική που ασκεί η Κοινότητα πρέπει να διατηρηθεί για να προωθηθεί η μακροπρόθεσμη επιβίωση μιας αποτελεσματικής και ανταγωνιστικής ευρωπαϊκής ναυπηγικής βιομηχανίας.

ότι η Κοινότητα συνεχίζει τις προσπάθειές της στα πλαίσια του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) για την επίτευξη μιας πολυμερούς συμφωνίας μεταξύ των σημαντικότερων κρατών ναυπήγησης σκαφών σε παγκόσμια κλίμακα, σχετικά με την ταχεία εξάλειψη όλων των άμεσων και έμμεσων δημόσιων μέτρων στήριξης των εργασιών ναυπήγησης, μετατροπής και επισκευής σκαφών καθώς και όλων των άλλων εμποδίων που παρεμβάλλονται στο δρόμο της αποκατάστασης ομαλών όρων ανταγωνισμού στον κλάδο αυτό.

ότι η συμφωνία αυτή πρέπει να εξασφαλίζει ένα θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγείων σε διεθνές επίπεδο με ισόρροπη και δίκαιη κατάργηση όλων των εμποδίων που επηρεάζουν την ύπαρξη ομαλών ανταγωνιστικών συνθηκών και πρέπει να προσφέρει ένα αποτελεσματικό όργανο για την καταπολέμηση των αθέμιτων πρακτικών καθορισμού τιμών που δεν συμβιβάζονται με τη συμφωνία.

ότι οι διατάξεις της παρούσας και των ανωτέρω αναφερομένων οδηγιών ισχύουν με την επιφύλαξη οποιωνδήποτε τροποποιήσεων κριθούν ενδεχομένως αναγκαίες για τη συμμόρφωση με τις διεθνείς υποχρεώσεις που έχει αναλάβει η Κοινότητα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΟΔΗΓΙΑ :

Άρθρο 1

Το άρθρο 13 της οδηγίας του Συμβουλίου 90/684/ΕΟΚ τροποποιείται ως εξής:

"Η παρούσα οδηγία εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 1991 έως τις 31 Δεκεμβρίου 1994."

Άρθρο 2

1. Τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την παρούσα οδηγία το αργότερο μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 1993.

Τα θεσπιζόμενα μέτρα παραπέμπουν στην παρούσα οδηγία ή συνοδεύονται από τέτοια παραπομπή κατά την επίσημη δημοσίευσή τους. Οι λεπτομέρειες της παραπομπής καθορίζονται από τα κράτη μέλη.

2. Τα κράτη μέλη ανακοινώνουν στην Επιτροπή το κείμενο των μέτρων που θεσπίζουν στον τομέα που διέπεται από την παρούσα οδηγία.

Άρθρο 3

Η παρούσα οδηγία απευθύνεται στα κράτη μέλη.

COM(93) 160 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR

10

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-93-184-GR-C

ISBN 92-77-54803-7
