

Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	I Ανακοινώσεις	
	Επιτροπή	
2003/C 202/01	Ισοτιμίες του ευρώ	1
2003/C 202/02	Διαδικασία πληροφόρησης — Τεχνικές προδιαγραφές ⁽¹⁾	2
2003/C 202/03	Κρατική ενίσχυση — Γερμανία — Ενίσχυση C 54/03 (ex N 194/02) — Αντισταθμιστικά μέτρα συνοδευόμενα με την καθιέρωση ενός τέλους χρήσεως αυτοκινητοδρόμων για βαρέα φορτηγά, με βάση τη διανυόμενη απόσταση — Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ ⁽¹⁾	5
2003/C 202/04	Κρατικές ενισχύσεις — Γαλλία — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την ενίσχυση C 50/03 (ex NN 163/02) — Αποζημιώσεις που συνδέονται με προσωρινή παύση της αλιείας του αστακού στην Κορσική ⁽¹⁾	15
2003/C 202/05	Έγκριση των κρατικών ενισχύσεων στο πλαίσιο των διατάξεων των άρθρων 87 και 88 της συνθήκης ΕΚ — Περιπτώσεις όπου η Επιτροπή δεν προβάλλει αντίρρηση ⁽¹⁾	22
2003/C 202/06	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.3199 — Bank One Corporation/Quintiles) ⁽¹⁾	23
2003/C 202/07	Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης [Υπόθεση COMP/M.3232 — Trelleborg/Smiths (PSS Division)] ⁽¹⁾	24
2003/C 202/08	Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.3200 — Toshiba/Mitsubishi Electric/JV) — Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία ⁽¹⁾	25
2003/C 202/09	Ανακοίνωση της Επιτροπής στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 73/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Φεβρουαρίου 1973 περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο ηλεκτρολογικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσεως, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 93/68/ΕΟΚ ⁽¹⁾	26

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα (συνέχεια)

Σελίδα

Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα

2003/C 202/10

Γνώμη της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας της 15ης Αυγούστου 2003 κατόπιν αιτήματος του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με την ανάλυση και τη συνεργασία όσον αφορά τα κίβδηλα κέρματα ευρώ [COM(2003) 426 τελικό] (CON/2003/16) 31

II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.....

III Πληροφορίες

Επιτροπή

2003/C 202/11

Προσθήκη στην πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2003-2004 στο πλαίσιο της δεύτερης φάσης του προγράμματος Leonardo da Vinci (EAC/15/02) 33

Ελεγκτικό Συνέδριο

2003/C 202/12

Πίνακας επιτυχόντων — Γενικός διαγωνισμός CC/A/12/02 — Κατάρτιση εφεδρικού πίνακα προσλήψεων διοικητικών υπαλλήλων (σταδιοδρομίας A 7/A 6) στον τομέα της πληροφορικής 37

I

(Ανακοινώσεις)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ ⁽¹⁾**26 Αυγούστου 2003**

(2003/C 202/01)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,0816	LVL	λετονικό λατ	0,6271
JPY	ιαπωνικό γιεν	127,06	MTL	μαλτέζικη λίρα	0,4244
DKK	δανική κορόνα	7,4311	PLN	πολωνικό ζλότι	4,358
GBP	λίρα στερλίνα	0,6918	ROL	ρουμανικό λεί	36 650
SEK	σουηδική κορόνα	9,278	SIT	σλοβενικό τόλαρ	234,96
CHF	ελβετικό φράγκο	1,537	SKK	σλοβακική κορόνα	41,93
ISK	ισλανδική κορόνα	88,89	TRL	τουρκική λίρα	1 506 000
NOK	νορβηγική κορόνα	8,323	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,6809
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9462	CAD	καναδικό δολάριο	1,5163
CYP	κυπριακή λίρα	0,58466	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	8,4355
CZK	τσεχική κορόνα	32,35	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,8829
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	1,8982
HUF	ουγγρικό φιορίνι	256,55	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 265,31
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4524	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	8,102

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

Διαδικασία πληροφόρησης — Τεχνικές προδιαγραφές

(2003/C 202/02)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Οδηγία 98/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουνίου 1998, για την καθιέρωση μιας διαδικασίας πληροφόρησης στον τομέα των τεχνικών προτύπων και κανονισμών και των κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες της κοινωνίας των πληροφοριών (ΕΕ L 204 της 21.7.1998, σ. 37· ΕΕ L 217 της 5.8.1998, σ. 18).

Κοινοποιήσεις εθνικών σχεδίων τεχνικών κανόνων που ελήφθησαν από την Επιτροπή

Στοιχεία ⁽¹⁾	Τίτλος	Προθεσμία «Status quo» 3 μηνών ⁽²⁾
2003/280/I	Απόφαση σχετικά με τις διατάξεις που αφορούν την ημερομηνία λήξης του φρέσκου παστεριωμένου γάλακτος, του φρέσκου παστεριωμένου γάλακτος υψηλής ποιότητας και του φρέσκου παστεριωμένου γάλακτος μικροδιήθησης	⁽³⁾
2003/281/I	Απόφαση που αφορά τις διατάξεις σχετικά με την ανιχνευσιμότητα της προέλευσης του μη επεξεργασμένου γάλακτος	⁽³⁾
2003/289/NL	Τροποποίηση I του Κανονισμού του Συνδέσμου Παραγωγών Ζωοτροφών περί κανονισμού αναγνώρισης GMP κλάδου ζωοτροφών 2003	7.11.2003
2003/290/NL	Διάταγμα που περιέχει κανόνες σχετικά με την επεξεργασία απορριμμάτων οικοδόμησης και κατεδάφισης με κινητό θραυστήρα μπάζων (Διάταγμα περί κινητής θραύσης απορριμμάτων οικοδόμησης και κατεδάφισης)	10.11.2003
2003/291/UK	Οι κανονισμοί (Βόρειας Ιρλανδίας) περί κατασκευής και χρήσης μηχανοκίνητων οχημάτων (τροποποίηση αριθ.) του 2003	10.11.2003
2003/292/DK	Σχέδιο Κανονισμού περί υλικών ζωοτροφών για χρήση σε οικολογική επιχείρηση υδατοκαλλιέργειας	10.11.2003
2003/293/DK	Κανονισμός περί οικολογικής επιχείρησης υδατοκαλλιέργειας	10.11.2003
2003/294/DK	Κανονισμός περί ρεύματος υψηλής τάσης, τμήμα 107-2-D1 Βύσματα και ρευματολήπτες οικιακής χρήσης κ.ά. Μέρος 2 — Ειδικές διατάξεις για δανικά συστήματα 4η έκδοση	20.10.2003
2003/295/IRL	Σχέδιο 2003 έκδοση του Εγγράφου C Τεχνικής Οδηγίας (προετοιμασία τύπου και αντίσταση στην υγρασία) σχετικά με το Μέρος C του δεύτερου παραρτήματος των Εθνικών Οικοδομικών Κανονισμών του 1997	12.11.2003

⁽¹⁾ Έτος — αριθμός καταχώρισης — κράτος μέλος που θεσπίζει τα σχέδια.

⁽²⁾ Περίοδος κατά την οποία το σχέδιο δεν μπορεί να εκδοθεί.

⁽³⁾ Το «status quo» δεν ισχύει λόγω αποδοχής, εκ μέρους της Επιτροπής, του επείγοντος χαρακτήρα.

⁽⁴⁾ Το «status quo» δεν ισχύει λόγω τεχνικών προδιαγραφών ή άλλων απαιτήσεων ή κανόνων σχετικά με τις υπηρεσίες συνδεδεμένων με φορολογικά ή δημοσιονομικά μέτρα, κατά την έννοια του άρθρου 1 σημείο 11 δεύτερο εδάφιο τρίτη περίπτωση της οδηγίας 98/34/ΕΚ.

⁽⁵⁾ Λήξη διαδικασίας πληροφόρησης.

Η Επιτροπή υπενθυμίζει την απόφαση «CIA Security» που εξεδόθη στις 30 Απριλίου 1996, σχετικά με την υπόθεση C 194-94 (Συλλογή 1996, σ. I-2201), σύμφωνα με την οποία το Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κρίνει ότι τα άρθρα 8 και 9 της οδηγίας 98/34/ΕΚ (πρώην οδηγία 83/189/ΕΟΚ) πρέπει να ερμηνεύονται υπό την έννοια ότι οι ιδιώτες μπορούν να ζητήσουν από τα εθνικά δικαστήρια να αρνηθούν την εφαρμογή των εθνικών τεχνικών προδιαγραφών που δεν έχουν κοινοποιηθεί όπως επιβάλλει η οδηγία.

Η ανωτέρω απόφαση επικυρώνει την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 1ης Οκτωβρίου 1986 (ΕΕ C 245 της 1.10.1986, σ. 4).

Έτσι, εφόσον δε τηρηθεί η υποχρέωση κοινοποίησης, οι εθνικές τεχνικές προδιαγραφές καθίστανται ανεφάρμοστες με αποτέλεσμα να μην μπορούν να επιβληθούν στους ιδιώτες.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με τη διαδικασία κοινοποίησης, απευθυνθείτε στην:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΓΔ Επιχειρήσεις, Τμήμα F1
B-1049 Βρυξέλλες
E-mail: Dir83-189-Central@cec.eu.int
Δείτε επίσης την ιστοσελίδα: <http://europa.eu.int/comm/enterprise/tris/>

Για περαιτέρω πληροφορίες σχετικά με τις κοινοποιήσεις αυτές, μπορείτε να απευθύνετε στις εθνικές υπηρεσίες οι οποίες αναφέρονται στον κάτωθι κατάλογο:

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΕΘΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ ΕΠΙΦΟΡΤΙΣΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΟΔΗΓΙΑΣ
98/34/ΕΚ**

ΒΕΛΓΙΟ

BELNotif
Qualité et Sécurité
SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie
(Ποιότητα και ασφάλεια
Ομοσπονδιακή δημόσια υπηρεσία για την οικονομία, τις ΜΜΕ, τις μεσαίες
τάξεις και την ενέργεια)
NG III — 4^e étage
Boulevard du Roi Albert II/Koning Albert II-laan
B-1000 Bruxelles

Ιστοχώρος: <http://www.mineco.fgov.be>

M^{me} P. Descamps
Τηλ.: (32) (0) 22 06 46 89
Φαξ: (32) (0) 22 06 57 46
E-mail: belnotif@mineco.fgov.be

ΔΑΝΙΑ

Erhvervs- og Boligstyrelsen
(Δανική υπηρεσία βιομηχανίας και στέγασης)
Dahlerups Pakhus
Langelinie Allé 17
DK-2100 Copenhagen Ø
(ή DK-2100 Copenhagen OE)

E-mail: <http://www.ebst.dk>

Ms Laila Østergren
Τηλ. (45) 35 46 66 89 (απευθείας)
Φαξ: (45) 35 46 62 03

E-mail: Laila Østergren — loe@ebst.dk
Mrs Birgitte Spühler Hansen — bsh@ebst.dk

Κοινή ταχυδρομική θυρίδα για τα μηνύματα κοινοποίησης —
noti@ebst.dk

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
(Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας και Εργασίας)
Referat XA2
Scharnhorststraße 34—37
D-10115 Berlin

Ιστοχώρος: <http://www.bmwa.bund.de>

Frau Christina Jäckel
Τηλ.: (49-30) 20 14 63 53
Φαξ: (49-30) 20 14 53 79
E-mail: infonorm@bmwa.bund.de

ΕΛΛΑΔΑ

Υπουργείο Ανάπτυξης
Γενική Γραμματεία Βιομηχανίας
Μιχαλακοπούλου 80
GR-115 28 Αθήνα
Τηλ.: (30-210) 778 17 31
Φαξ: (30-210) 779 88 90

ΕΛΟΤ

Αχαρνών 313
GR-11145 Αθήνα
κ. Ε. Μελαγράκης
Τηλ.: (30-210) 212 03 00
Φαξ: (30-210) 228 62 19
E-mail: 83189in@elot.gr

ΙΣΠΑΝΙΑ

Ministerio de Asuntos Exteriores
Secretaría de Estado de Asuntos Europeos
Dirección General de Coordinación del Mercado Interior y otras
Políticas Comunitarias
Subdirección General de Asuntos Industriales, Energéticos, de Transportes y
Comunicaciones y de Medio Ambiente
(Υπουργείο Εξωτερικών
Υφυπουργείο Ευρωπαϊκών Υποθέσεων
Γενική Διεύθυνση συντονισμού της εσωτερικής αγοράς και λοιπών κοινοτι-

κών πολιτικών
Γενική Υποδιεύθυνση βιομηχανίας, ενέργειας, μεταφορών, επικοινωνιών και
περιβάλλοντος)
Padilla, 46, Planta 2^a, Despacho: 6276
E-28006 Madrid
Sra Esther Pérez Peláez
Τηλ.: (34-91) 379 84 64
Φαξ: (34-91) 379 84 01
E-mail: d83-189@ue.mae.es

ΓΑΛΛΙΑ

Direction générale de l'Industrie, des Technologies de l'information et des
Postes (DiGITIP)
Service des politiques d'innovation et de compétitivité (SPIC)
Sous-direction de la normalisation, de la qualité et de la propriété industrielle
(SQUALPI)

DiGITIP 5
12, rue Villiot
F-75572 Paris Cedex 12

M^{me} Suzanne Piau
Τηλ.: (33-1) 53 44 97 04
Φαξ: (33-1) 53 44 98 88
E-mail: suzanne.piau@industrie.gouv.fr

M^{me} Françoise Ouvrard
Τηλ.: (33-1) 53 44 97 05
Φαξ: (33-1) 53 44 98 88
E-mail: francoise.ouvrard@industrie.gouv.fr

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

NSAI
(Εθνικός Οργανισμός Τυποποίησης της Ιρλανδίας)
Glasnevin
Dublin 9
Ireland

Mr Tony Losty
Τηλ.: (353-1) 807 38 80
Φαξ: (353-1) 807 38 38
E-mail: lostyt@nsai.ie

ΙΤΑΛΙΑ

Ministero delle attività produttive
Direzione Generale per lo sviluppo produttivo e la competitività
Ispettorato tecnico dell'industria — Ufficio F1
(Υπουργείο των Δραστηριοτήτων Παραγωγής
Γενική Διεύθυνση ανάπτυξης της παραγωγής και της ανταγωνιστικότητας
Τεχνική επιθεώρηση της βιομηχανίας — Γραφείο F1)
Via Molise 2
I-00187 Roma

Ιστοχώρος: <http://www.minindustria.it>

Sig. V. Correggia
Τηλ.: (39-06) 47 05 22 05
Φαξ: (39-06) 47 88 78 05
E-mail: vincenzo.correggia@minindustria.it

Sig. E. Castiglioni
Τηλ.: (39-06) 47 05 26 69
Φαξ: (39-06) 47 88 77 48
E-mail: enrico.castiglioni@minindustria.it

ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

SEE — Service de l'Énergie de l'État
(Κρατική υπηρεσία ενέργειας)
34, avenue de la Porte-Neuve
BP 10
L-2010 Luxembourg

M. J. P. Hoffmann
Τηλ.: (352) 469 74 61
Φαξ: (352) 22 25 24
E-mail: see.direction@eg.etat.lu

ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ

Ministerie van Financiën
Belastingdienst/Douane Noord
Team bijzondere klantbehandeling
Centrale Dienst voor In- en uitvoer
(Υπουργείο Οικονομικών
Φορολογική υπηρεσία/Βόρειο τελωνείο
Ομάδα «ειδικής αντιμετώπισης πελατών»
Κεντρική υπηρεσία εισαγωγών και εξαγωγών)
Engelse Kamp 2
Postbus 30003
9700 RD Groningen
Nederland

Dhr. Ebel Van der Heide
Τηλ.: (31-50) 523 21 34

Mw. Hennie Boekema
Τηλ.: (31-50) 523 21 35

Mw. Tineke Elzer
Τηλ.: (31-50) 523 21 33
Φαξ: (31-50) 523 21 59
Γενικό E-mail: Enquiry.Point@tiscali-business.nl
Enquiry.Point2@tiscali-business.nl

ΑΥΣΤΡΙΑ

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
(Ομοσπονδιακό Υπουργείο Οικονομίας και Εργασίας)
Abteilung C2/1
Stubenring 1
A-1010 Wien

Ιστοχώρος: <http://www.bmwa.gv.at>

Frau Brigitte Wikgolm
Τηλ.: (43-1) 711 00 58 96
Φαξ: (43-1) 715 96 51 of (43-1) 712 06 80
E-mail: post@tbt.bmwa.gv.at

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ

Instituto Português da Qualidade
(Πορτογαλικό Ινστιτούτο Ποιότητας)
Rua Antonio Gião, 2
P-2829-513 Caparica

Ιστοχώρος: <http://www.ipq.pt>

Sra Miranda Ondina
Τηλ.: (351-21) 294 82 36 of 81 00
Φαξ: (351-21) 294 82 23
E-mail: MOn dina@mail.ipq.pt
Γενικό E-mail: dir83189@mail.ipq.pt

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

Kauppa- ja teollisuusministeriö
(Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας)
Υποδοχή επισκεπτών: Aleksanterinkatu 4
FIN-00171 Helsinki
και
Katakatu 3
FIN-00120 Helsinki

Ταχυδρομική διεύθυνση:
PO Box 32
FIN-00023 Government

Ιστοχώρος: <http://www.ktm.fi>

Ms Heli Malinen
Τηλ.: (358-9) 16 06 36 27
Φαξ: (358-9) 16 06 46 22
E-mail: heli.malinen@ktm.fi

Mr Katri Amper
Γενικό E-mail: maaraykset.tekniset@ktm.fi

ΣΟΥΗΔΙΑ

Kommerskollegium
(Εθνικός Φορέας Εμπορίου)
Box 6803
Drottninggatan 89
S-113 86 Stockholm

Ιστοχώρος: <http://www.kommers.se>

Ms Kerstin Carlsson
Τηλ.: (46-8) 690 48 82 of (46-8) 690 48 00
Φαξ: (46-8) 690 48 40 of (46-8) 30 67 59
E-mail: kerstin.carlsson@kommers.se
Γενικό E-mail: 9834@kommers.se

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ

Department of Trade and Industry
Standards and Technical Regulations Directorate 2
(Υπουργείο Εμπορίου και Βιομηχανίας Διεύθυνση 2 — πρότυπα και τεχνικοί κανονισμοί)
Bay 327
151 Buckingham Palace Road
London SW1 W 9SS
United Kingdom

Ιστοχώρος: <http://www.dti.gov.uk/strd>

Mr Philip Plumb
Τηλ.: (44-207) 215 15 64 of 14 88
Φαξ: (44-207) 215 15 29
E-mail: philip.plumb@dti.gsi.gov.uk
Γενικό E-mail: 98-34@dti.gov.uk

EFTA — ESA

EFTA Surveillance Authority
(Εποπτική Αρχή της ΕΖΕΣ)
Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Bruxelles

Ιστοχώρος: <http://www.eftasurv.int>

Mr Gunnar Thor Petursson
Τηλ.: (32-2) 286 18 71
Φαξ: (32-2) 286 18 00
E-mail: DRAFTTECHREGESA@eftasurv.int

EFTA

Goods Unit
EFTA Secretariat
(ΕΖΕΣ)
Τμήμα αγαθών
Γραμματεία ΕΖΕΣ)
Rue de Trèves/Trierstraat 74
B-1040 Bruxelles

Ιστοχώρος: <http://www.efta.int>

Mrs. Kathleen Byrne
Τηλ.: (32-2) 286 17 34
Φαξ: (32-2) 286 17 42
E-mail: DRAFTTECHREGFEFTA@efta.int
kathleen.byrne@efta.int

ΤΟΥΡΚΙΑ

Undersecretariat of Foreign Trade
General Directorate of Standardisation for Foreign Trade
(Υφυπουργείο εξωτερικού εμπορίου
Γενική Διεύθυνση τυποποίησης για το εξωτερικό εμπόριο)
İnönü Bulvarı — Emek — Ankara

Ιστοχώρος: <http://www.dtm.gov.tr>

Mr Saadettin Doğan
Τηλ.: (90-312) 212 88 00 of 20 44
(90-312) 212 88 00 of 25 65
Φαξ: (90-312) 212 87 68
E-mail: dtsabbil@dtm.gov.tr

ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΓΕΡΜΑΝΙΑ

Ενίσχυση C 54/03 (ex N 194/02) — Αντισταθμιστικά μέτρα συνοδευόμενα με την καθιέρωση ενός τέλους χρήσεως αυτοκινητοδρόμων για βαρέα φορτηγά, με βάση τη διανυόμενη απόσταση

Πρόσκληση υποβολής παρατηρήσεων δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ

(2003/C 202/03)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με την από 23 Ιουλίου 2003 επιστολή της, η οποία παρατίθεται στην αυθεντική γλώσσα στο τέλος της παρούσας ανακοίνωσης, η Επιτροπή γνωστοποίησε στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας την απόφασή της να κινηθεί τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, με αντικείμενο την ανωτέρω ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους μέσα σε ένα μήνα μετά τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης και της επιστολής, στη διεύθυνση:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A — Unit 4
B-1049 Βρυξέλλες
Φαξ (32-2) 296 41 04.

Οι παρατηρήσεις θα κοινοποιηθούν στην Ομοσπονδιακή Δημοκρατία της Γερμανίας. Εάν κάποιο από τα ενδιαφερόμενα μέρη που υπέβαλαν παρατηρήσεις επιθυμεί εμπιστευτική μεταχείριση της ταυτότητάς του, μπορεί να το ζητήσει γραπτώς εκθέτοντας και τους σχετικούς λόγους.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Διαδικασία

Από επιστολή με ημερομηνία 6 Μαρτίου 2002, η Επιτροπή πληροφορήθηκε ότι η Γερμανία έχει την πρόθεση να καθιερώσει ένα σύστημα επιστροφής διοδίων, παράλληλα με την εισαγωγή ενός τέλους χρήσεως αυτοκινητοδρόμων για βαρέα φορτηγά, το ύψος του οποίου θα προσδιορίζεται με βάση τη διανυόμενη απόσταση. Σύμφωνα με τις τελευταίες πληροφορίες που έγιναν γνωστές στις 10 Ιουνίου 2003, επιβεβαιώθηκε η πρόθεση αντικατάστασης του συστήματος διοδίων που έχει εγκριθεί από τις γερμανικές αρχές και πρόκειται να τεθεί σε ισχύ στις 31 Αυγούστου 2003, από άλλο σύστημα διοδίων με υψηλότερα τέλη και ένα σύστημα επιστροφής.

Περιγραφή των προβλεπόμενων μέτρων ενίσχυσης

Στόχος των κοινοποιηθέντων μέτρων ενίσχυσης είναι να αντισταθμιστεί μερικώς, δια της εφαρμογής ενός αντισταθμιστικού μέτρου συνολικού ύψους 600 εκατομμυρίων EUR ετησίως, η πιθανή αυξημένη επιβάρυνση των οδικών μεταφορέων. Εφόσον εγκριθεί από την Επιτροπή το αντισταθμιστικό μέτρο και εφαρμοστεί από τις γερμανικές αρχές, η γερμανική κυβέρνηση θα αυξήσει το μέσο ύψος των διοδίων από 12,4 λεπτά/χιλιόμετρο σε 15 λεπτά/χιλιόμετρο (!).

Σύστημα επιστροφής διοδίων

Η Γερμανία επανέλαβε στην Επιτροπή ότι εξακολουθεί να έχει την πρόθεση να καθιερώσει το αρχικώς κοινοποιηθέν σύστημα αντιστάθμισης, το οποίο θα συνίσταται σε εφάπαξ επιστροφή του τέλους

διοδίων εφόσον αποδειχτεί ότι πληρώθηκαν οι ειδικοί φόροι καταπόνησης επί των καυσίμων εντός Γερμανίας. Δικαίωμα στην επιστροφή διοδίων θα έχουν όλοι οι οδικοί μεταφορείς που χρησιμοποιούν του γερμανικούς αυτοκινητόδρομους, ανεξαρτήτως εθνικότητας, για οχήματα όχι μικρότερα των 12 τόνων.

Αξιολόγηση της ενίσχυσης

Η Επιτροπή εκτιμά ότι στην παρούσα φάση δεν μπορεί να αποκλειστεί ότι τα αντισταθμιστικά μέτρα συνιστούν ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ και ότι συνεπώς κατ' αρχήν απαγορεύονται, εκτός εάν κριθεί ότι συμβιβάζονται με την κοινή αγορά ως μία μεταξύ των εξαιρέσεων που προβλέπονται στη συνθήκη ή στο παράγωγο δίκαιο.

Για να ανταποκρίνεται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών κατά την έννοια του άρθρου 73 της συνθήκης ΕΚ και στις απαιτήσεις εφαρμογής του κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 υπό β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, η ενίσχυση πρέπει να είναι αναγκαία και αναλογική, να μην εισάγει διακρίσεις και να μην μπορεί να προκαλέσει στρέβλωση του ανταγωνισμού σε βαθμό τέτοιο ώστε να θίγεται το κοινό συμφέρον.

Η Επιτροπή μπορεί να συμφωνήσει ότι, για εσωτερικούς πολιτικούς λόγους, θα χρειαστεί μια μερική αντιστάθμιση της πιθανής μελλοντικής επιβάρυνσης που θα επέλθει ως αποτέλεσμα της αύξησης του ύψους των διοδίων. Ενδέχεται επίσης να υποστηριχθεί η άποψη ότι είναι δικαιότερο να εισπράττεται εξ ολοκλήρου το κόστος και εν συνεχεία να επιστρέφεται παρά να εφαρμόζονται χαμηλότερα διόδια. Εντούτοις, οι γερμανικές αρχές δεν υποστήριξαν κάποιο επιχειρήμα με το οποίο να εξηγήσουν γιατί πρέπει τώρα να διπλασιαστεί το αρχικά προβλεπόμενο ύψος της αντιστάθμισης από 300 εκατομμύρια EUR σε 600 εκατομμύρια EUR. Λαμβανομένου

(!) Στις 23 Μαΐου 2003, η γερμανική κυβέρνηση αποφάσισε να μειώσει το ύψος των διοδίων σε σχέση με το αρχικώς προβλεπόμενο: έτσι, τα διόδια μειώθηκαν κατά μέσο όρο κατά 2,6 λεπτά/χιλιόμετρο (από 15,0 λεπτά/χιλιόμετρο σε 12,4 λεπτά/χιλιόμετρο).

υπόψη ότι είναι πιθανό να προκύψει σημαντική διοικητική επιβάρυνση, η Επιτροπή εκφράζει επιφυλάξεις σχετικά με την αντικατάσταση ενός χαμηλότερου τέλους διοδίων από άλλο υψηλότερο, σε συνδυασμό με ένα σύστημα επιστροφής διοδίων που θα επιφέρει σχετικούς υψηλή διοικητική επιβάρυνση.

Αντίθετα, η Επιτροπή είναι της γνώμης ότι το προβλεπόμενο μέτρο επιστροφής διοδίων δεν αντιβαίνει προς την αρχή της αναλογικότητας· έχει όμως σοβαρές επιφυλάξεις κατά πόσον το σύστημα επιστροφής διοδίων είναι σύμφωνο με την αρχή της μη διακριτικής μεταχείρισης. Πράγματι, η συσχέτιση της μείωσης των διοδίων με την πληρωμή ειδικών φόρων κατανάλωσης δεν φαίνεται εκ πρώτης όψεως δικαιολογημένη. Αντίθετα, προκύπτει σαφώς ότι το σύστημα επιστροφής διοδίων θα εισαγάγει διακρίσεις σε βάρος των μεταφορέων που εφοδιάζονται με καύσιμα εκτός Γερμανίας, εκείνων κυρίως που έχουν έδρα σε άλλα κράτη μέλη. Κατά συνέπεια, το μέτρο θα οδηγήσει de facto σε εισαγωγή διακρίσεων κατά τη χορήγηση του μέτρου μείωσης των διοδίων.

Κατά γενικό κανόνα, μία από τις προϋποθέσεις για θετική αξιολόγηση ενός κοινοποιηθέντος μέτρου κρατικής ενίσχυσης είναι εάν και κατά πόσον αυτό συμβιβάζεται με τις διατάξεις της συνθήκης και του παράγωγου κοινοτικού δικαίου. Η Επιτροπή πρέπει όμως να βεβαιωθεί ότι το σύστημα διοδίων είναι σύμφωνο και με τις διατάξεις της οδηγίας 1999/62/EK («Eurovignette») της 17ης Ιουνίου 1999, «περί επιβολής τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένα έργα υποδομής»⁽²⁾. Ένα από τα ζητήματα που απασχολούν την Επιτροπή αφορά το πρακτικό μέρος της εφαρμογής του συστήματος διοδίων. Η επί του οχήματος συσκευή που θα επιτρέπει έναν απλό τρόπο πληρωμής ενδέχεται να μην ικανοποιεί όλους τους χρήστες των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων αρχής γενομένης από 31 Αυγούστου 2003. Οι εναλλακτικοί τρόποι πληρωμής που εξετάζεται να εφαρμοστούν για μεμονωμένους χρήστες ενδέχεται να μην επαρκούν για να χρησιμοποιηθούν σε πρώτη φάση. Πιο συγκεκριμένα, αυτό μπορεί να ευνοήσει τους γερμανούς χρήστες των γερμανικών αυτοκινητοδρόμων σε βάρος αλλοδαπών χρηστών, οι οποίοι θα αντιμετωπίσουν όχι μόνο μεγαλύτερες δυσχέρειες για την έγκαιρη εγκατάσταση των συσκευών στα οχήματα, αλλά και περισσότερα πρακτικά προβλήματα για να χειριστούν σωστά τις μπάρες. Η Επιτροπή δεν μπορεί λοιπόν να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το προτεινόμενο σύστημα διοδίων ήδη ανταποκρίνεται στις διατάξεις της οδηγίας 1999/62/EK, και διατυπώνει συνεπώς επιφυλάξεις κατά πόσον η κοινοποιηθείσα ενίσχυση ευθυγραμμίζεται πλήρως με τη συναφή κοινοτική νομοθεσία. Επιπλέον, η έλλειψη ενός επαρκούς συστήματος εισπραξης των διοδίων ενδέχεται να οδηγήσει σε στρέβλωση της ελεύθερης διακίνησης των εμπορευμάτων κατά την έννοια του άρθρου 28 της συνθήκης ΕΚ.

Επί του παρόντος, η Επιτροπή δεν έχει στην κατοχή της νομικά κείμενα που να αφορούν την καθιέρωση ενός συστήματος επιστροφής διοδίων. Αυτή η έλλειψη στοιχείων γείρει πρόσθετες επιφυλάξεις κατά πόσον η εφαρμογή του προβλεπόμενου μέτρου συμβιβάζεται με το κοινοτικό δίκαιο.

Επιπλέον, η Επιτροπή εκφράζει επιφυλάξεις ως προς την πιθανή ερμηνεία της έμμεσης μείωσης του ειδικού φόρου κατανάλωσης ως μείωσης κατά την έννοια του άρθρου 8 παράγραφος 4 της οδηγίας 92/81/ΕΟΚ⁽³⁾ η οποία ορίζει μια ξεχωριστή διαδικασία έγκρισης.

⁽²⁾ ΕΕ L 187 της 20.7.1999, σ. 42.

⁽³⁾ Οδηγία 92/81/ΕΟΚ της 19ης Δεκεμβρίου 1992 για την εναρμόνιση των διαρθρώσεων των ειδικών φόρων κατανάλωσης που επιβάλλονται στα πετρελαιοειδή (ΕΕ L 316 της 31.10.1992, σ. 12).

Συμπερασματικά, η Επιτροπή διατυπώνει επιφυλάξεις για το προβλεπόμενο σύστημα επιστροφής διοδίων, και συγκεκριμένα:

- κατά πόσον εξυπηρετεί τα συμφέροντα της Κοινότητας·
- κατά πόσον συμμορφώνεται με την οδηγία 1999/62/EK και με το άρθρο 28 της συνθήκης ΕΚ·
- κατά πόσον η αξιολόγησή του βασίζεται σε συναφή νομικά κείμενα.

ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

«Die Kommission teilt der Bundesrepublik Deutschland mit, dass sie nach Prüfung der von der Bundesregierung übermittelten Angaben zu der obengenannten Beihilfe beschlossen hat, das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

I. VERFAHREN

1. Mit Schreiben vom 6. März 2002, das bei der Kommission (GD TREN) am 12. März 2002 (A/54606) einging, sowie mit Schreiben vom 7. März 2002, registriert am 7. März 2002 (A-54445), teilte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen der Bundesrepublik Deutschland der Kommission mit, dass die Bundesregierung beabsichtige, begleitend zur Erhebung streckenbezogener Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen durch schwere Nutzfahrzeuge ein Mauterstattungs-system einzuführen.
2. Mit Schreiben vom 21. März 2002 (D(02)1080) bestätigte das Generalsekretariat der Kommission den Eingang des Schreibens der Bundesrepublik und notifizierte das Gesetzesvorhaben unter der Nummer N 194/02.
3. Am 27. März 2002 (D/4933) wurde die Bundesregierung aufgefordert, der Kommission einige zusätzliche Informationen zur Klärung des Sachverhalts zu übermitteln. Die Bundesregierung beantwortete die Fragen der Kommission mit Schreiben vom 30. April 2002, registriert am 2. Mai 2002 (A/57969) und mit Schreiben vom 15. Mai 2002, registriert am 23. Mai 2002 (A/59124).
4. Am 3. Juni 2002 fanden in Brüssel bilaterale Kontakte zwischen Vertretern der Bundesrepublik Deutschland und der Kommission statt. In ihrem Schreiben vom 6. Juni 2002 (D/9146) teilte die Kommission der Bundesregierung mit, dass ihr für eine abschließende beihilfenrechtliche Prüfung der Entwurf der Rechtsverordnung vorliegen müsse.
5. Am 20. Dezember 2002, registriert am 23. Dezember 2002 (A/72966) übermittelte die Bundesregierung der Kommission den Entwurf einer Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge und des Mauterstattungs-systems. Weitere Informationen wurden der Kommission mit Schreiben vom 10. Januar 2003, registriert am 10. Januar 2003 (A-(03)10650) übermittelt.
6. Am 28. Februar 2003 fand in Brüssel ein weiteres bilaterales Treffen zwischen Vertretern der Bundesregierung und den Kommissionsdienststellen statt. Am 4. März 2003 (A(03)72933) teilte die Kommission der Bundesregierung die neue Frist für das Verfahren mit.

7. Am 6. März 2003, registriert am 10. März 2003 (A(03)14931) übermittelte die Bundesregierung der Kommission den neuen Entwurf einer Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut und teilte den Kommissionsdienststellen mit, dass die Regierung den Absatz betreffend das Mauterstattungssystem gestrichen habe.
8. Am 10. März 2003 und 9. April 2003 fanden in Brüssel zwei weitere bilaterale Treffen zwischen Vertretern der Bundesrepublik Deutschland und den Kommissionsdienststellen statt.
9. Am 15. Mai 2003 (D(03)7591) ersuchte die Kommission die Bundesregierung um weitere Informationen zur Rechtsgrundlage der Beihilferegelung. Die Kommission forderte die Bundesregierung auf, entweder zu bestätigen, dass der der Kommission am 6. März 2003 übermittelte Entwurf der Rechtsverordnung rechtsgültig ist und die Bundesregierung daher auf das notifizierte Mauterstattungssystem verzichtet oder der Kommission einen neuen Entwurf der Rechtsverordnung auf der Grundlage von Artikel 1 § 3 Absatz 3 des Gesetzes zu übermitteln. Da die Bundesregierung nicht innerhalb der gesetzten Frist antwortete, sandte die Kommission ihr am 27. Mai 2003 ein Mahnschreiben.
10. Am 10. Juni 2003, registriert am 19. Juni 2003 (A(03)23297) beantwortete die Bundesregierung das Schreiben der Kommission vom 15. Mai 2003 und unterrichtete die Kommission über die am 22. Mai 2003 vom Bundestag und am 23. Mai vom Bundesrat gefassten Beschlüsse.
11. Außerdem beantwortete der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Herr Manfred Stolpe, am 17. Juni 2003, registriert am 26. Juni 2003 (A(03)23824) das Schreiben der Vizepräsidentin der Europäischen Kommission, Frau Loyola de Palacio, vom 26. Mai 2003, und ging dabei auch auf die bilaterale Sitzung vom 23. April 2003 in Brüssel ein.
12. Am 14. Juli 2003, registriert am 17. Juli 2003 (A(03)25658), forderte die Bundesregierung nur das Mautermäßigungsverfahren beihilfenrechtlich zu prüfen.

II. ALLGEMEINER HINTERGRUND ZUR BEIHILFEMASSNAHME

1. Einführung streckenbezogener Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen

13. Die geplanten Beihilfemaßnahme muss im Rahmen der Einführung einer streckenbezogenen Gebühr für die Benutzung der Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (nachstehend „Mautgebühr“ gemäß der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Buchstabe b) der Richtlinie 1999/62/EG⁽⁴⁾) gesehen werden, die ab 31. August 2003 das bisher geltende zeitbezogene System (nachstehend „Benutzungsgebühr“ gemäß Artikel 2 Buchstabe c) dieser Richtlinie) ersetzt.

⁽⁴⁾ Richtlinie 1999/62/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge (ABL L 187 vom 20.7.1999, S. 42).

14. Die derzeit geltende Benutzungsgebühr wird seit 1. Januar 1995 auf der Grundlage des Autobahnbenutzungsgebührengesetzes (ABBG) vom 30. August 1994 erhoben. Sie ist zu entrichten für Fahrzeuge und Fahrzeugkombinationen, die ausschließlich für den Güterkraftverkehr bestimmt sind und deren zulässiges Gesamtgewicht mindestens 12 t beträgt. Nach Ansicht der Bundesregierung handelte es sich jedoch bei der Benutzungsgebühr nur um den ersten Schritt hin zu einer verursachergerechten Anlastung der Wegekosten⁽⁵⁾. Da die tatsächlich zurückgelegten Strecken nicht berücksichtigt werden, ist die Benutzungsgebühr ihrer Ansicht nach nur ein relativ grobes Mittel zur Anlastung der Wegekosten. Außerdem wies die Bundesregierung darauf hin, dass sie nach EU-Recht an betragsmäßig festgelegte, relativ niedrige Gebührensätze gebunden ist, die nur mit Zustimmung aller EU-Mitgliedstaaten angehoben werden können. Die Vorteile des Mautsystems liegen demgegenüber nach Ansicht der Bundesregierung in

- der verursachergerechteren Anlastung von Wegekosten durch direkte Abhängigkeit der Maut von tatsächlich erbrachten Fahrleistungen;
- der Schaffung von Anreizen zur wirtschaftlicheren Ausnutzung der Transportkapazitäten und
- der Möglichkeit einer flexibleren Tarifgestaltung, wodurch die Verwirklichung weiterer verkehrs- und umweltpolitische Ziele unterstützt werden kann.

15. Daher haben Bundestag und Bundesrat am 22. März 2002 das Gesetz über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen (nachstehend „das Gesetz“)⁽⁶⁾ verabschiedet, das ein neues elektronisches Mautsystem und insbesondere die Erhebung einer Mautgebühr für die Benutzung der Autobahn durch die gleiche Fahrzeugkategorie wie bei der Benutzungsgebühr vorsieht.

16. Die Berechnung der neuen Mautgebühr basiert auf einem von der Bundesregierung speziell in Auftrag gegebenen Gutachten, das am 14. Februar 2002 veröffentlicht wurde⁽⁷⁾; In dem Gutachten werden die Kosten den einzelnen Fahrzeugkategorien zugeordnet unter Berücksichtigung der Anzahl der Fahrzeugkilometer und des durch die einzelnen Kategorien verursachten Verschleißes der Infrastrukturen. Das Prognos-Gutachten gelangt unter anderem zu dem Schluss, dass rund 45 % der gesamten Wegekosten für die Bundesautobahnen dem Schwerverkehr anzulasten sind. Das entspricht für das Jahr 2003 rund 3,4 Milliarden EUR⁽⁸⁾. Unter Berücksichtigung einer prognostizierten Fahrleistung von 22,7 Mrd. km schwerer Nutzfahrzeuge

⁽⁵⁾ Die deutsche Regierungskoalition hatte bereits am 20. Oktober 1998 beschlossen, die Benutzungsgebühr durch ein Mautsystem zu ersetzen.

⁽⁶⁾ Siehe Kapitel III, Rechtsgrundlage.

⁽⁷⁾ Wegekostenrechnung für das Bundesfernstraßennetz unter Berücksichtigung der Vorbereitung einer streckenbezogenen Autobahnbenutzungsgebühr, Prognos AG Basel, Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung Universität Karlsruhe (TH), Basel/Karlsruhe, 14. Februar 2002.

⁽⁸⁾ Der Prognos-Gutachten zufolge wird der Betrag auf 3,62 Milliarden EUR im Jahr 2005 und auf 4,13 Milliarden EUR im Jahr 2010 ansteigen.

- ab 12 t zulässigem Gesamtgewicht auf Bundesautobahnen lässt sich hieraus ein durchschnittlicher Mautsatz von 15 Cent pro Kilometer errechnen ⁽⁹⁾.
17. Aufgrund des Ergebnisses dieses Gutachtens hat die Bundesregierung ursprünglich eine durchschnittliche Mauthöhe zwischen 10 Cent/km und 17 Cent/km vorgeschlagen, je nach Achszahl des Fahrzeugs oder der Fahrzeugkombination und der Emissionsklasse ⁽¹⁰⁾.
18. Am 23. Mai 2003 hat die Bundesregierung jedoch die Einführung einer niedrigeren Mautgebühr beschlossen und daher den durchschnittlichen Mautsatz um 2,6 Cent von 15,0 Cent/km auf 12,4 Cent/km gesenkt. Die Mautgebühr liegt nun zwischen 9 Cent/km und 13 Cent/km für jede Emissionsklasse von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit höchstens 3 Achsen sowie zwischen 10 Cent/km und 14 Cent/km für jede Emissionsklasse von Fahrzeugen oder Fahrzeugkombinationen mit 4 und mehr Achsen.
19. Am gleichen Tag hat die Bundesregierung ferner beschlossen, § 11 des Gesetzes, der sich auf die Verwendung der Mautgebühren bezieht, zu ändern. Die Sätze 2 und 3 besagen nun, dass das Mautaufkommen für die Ausgaben für Betrieb, Überwachung und Kontrolle des Mautsystems verwendet wird. Das verbleibende Mautaufkommen wird dann in vollem Umfang für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, überwiegend für den Bundesfernstraßenbau (Bundesautobahnen und Bundesstraßennetz), verwendet ⁽¹¹⁾.
20. Hinsichtlich der praktischen Umsetzung des elektronischen Mautsystems sieht das Gesetz vor, dass die Infrastrukturbenutzer die Maut an das Bundesamt für den Güterverkehr zu entrichten haben. Es sieht jedoch die Möglichkeit vor, Errichtung und Betrieb des Mauterhebungssystems einem privaten Betreiber zu übertragen. Zu diesem Zweck hat die Bundesregierung eine Ausschreibung für das Mauterhebungssystem durchgeführt. Das neu geschaffene „Toll Collect“-Konsortium erhielt dabei den Zuschlag. An dem Konsortium sind die deutschen Unternehmen DaimlerChrysler Services AG und Deutsche Telekom AG zu je 45 % und das französische Unternehmen Cofiroute („Compagnie Financière et Industrielle des Autoroutes“) mit einem Geschäftsanteil von 10 % beteiligt. Die Schaffung des Gemeinschaftsunternehmens wurde von der Kommission am 30. April 2003 mit Auflagen genehmigt. In der Entscheidung ⁽¹²⁾ wird jedoch auch erklärt, dass die Genehmigung durch die Kommission nicht dem Ergebnis einer weiteren Beihilfeentscheidung der Kommission über die Ausgleichsmaßnahme vorgreift.
21. Die Mauterhebung erfolgt über ein System, das ohne Eingriff in den Verkehrsfluss auf den Autobahnen auskommt, d. h. es wird keine Mautstationen geben. Es ist ein duales System: die Nutzer können die Maut über ein automatisches System entrichten, wofür die Fahrzeuge mit einem entsprechenden Gerät ausgerüstet sein müssen. Nach Angaben der Bundesregierung wird dieses elektronische Zahlungssystem der Anforderung in Bezug auf einen angemessenen Grad an Interoperabilität gerecht. Das von Toll Collect zu errichtende System sieht vor, dass die Lastkraftwagen mit Fahrzeuggeräten (On-Board-Units, OBN) ausgerüstet werden, die über einen GPS-Empfänger (Global Positioning System) und einen GSM-Mobilfunksender verfügen. Anhand der dadurch erfassten Daten, d.h. des ermittelten Standorts und der gewählten Strecke des jeweiligen Lkw wird die zu zahlende Mautgebühr errechnet und dann dem Eigentümer des Fahrzeugs in Rechnung gestellt. Nach Angaben der Bundesregierung werden die 250 000 zum 31. August 2003 bzw. die 500 000 zum 31. Dezember 2003 zur Verfügung stehenden Fahrzeuggeräte (OBU) den von Experten geschätzten Bedarf decken. Wie die Bundesregierung der Kommission ferner mitgeteilt hat, wird eine ausreichende Zahl von Servicestationen für den Einbau der Fahrzeuggeräte (OBU) eingerichtet.
22. Wie im Gesetz vorgesehen, muss der Nutzer jedoch auch in der Lage sein, die Maut über ein manuelles Zahlungssystem zu entrichten, wofür die Betreiber ein Netz von Mautstellen an den Zufahrtsstraßen zu Autobahnen errichten müssen. Benutzer, die nicht die deutsche Sprache beherrschen, können die Benutzerinformation für die Mautstellen in einer anderen Sprache, z. B. Englisch, Französisch und Polnisch, erhalten. Zusätzlich zum Terminalsystem haben Nutzer auch die Möglichkeit, die Maut über das Internet zu zahlen.
- 2. Geschätzte Auswirkungen auf den Haushalt**
23. Durch die Maut soll die bisher überwiegende Haushaltsfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturen durch eine verstärkte Nutzerfinanzierung ersetzt werden. Bei einer unterstellten Autobahngebühr von durchschnittlich 15 Cent/km pro km werden jährliche Einnahmen in Höhe von 3,4 Mrd. EUR erwartet, die dem Bund zustehen. Mit der Absicht der Bundesregierung, die verursachten Wegekosten in vollem Umfang dem Transportgewerbe anzulasten, hätte sich die Belastung gegenüber dem derzeit geltenden System, das dem deutschen Haushalt im Jahr 2001 ca. 460 Mio. EUR ⁽¹³⁾ einbrachte, um das mehr als das Siebenfache erhöht.
24. Aufgrund des erheblichen Widerstandes von Seiten des Straßengüterverkehrsgewerbes und um die ebenfalls erforderliche Zustimmung des Bundesrates zu erhalten, schlug die Bundesregierung einen Ausgleich in Höhe von 300 Mio. EUR vor; von der entrichteten Maut werden hierfür bei Nachweis der Entrichtung von 4,29 Cent Mineralölsteuer 1,3 Cent/km erstattet ⁽¹⁴⁾.

⁽⁹⁾ Dieser durchschnittliche Satz läge über dem im Weißbuch der Kommission „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“ (Europäische Kommission 2001, Tabelle 3, S. 72) angegebenen Betrag in Höhe von 13 Cent pro Kilometer.

⁽¹⁰⁾ Entwurf einer Rechtsverordnung vom 20. Dezember 2002, registriert am 23. Dezember 2002 (A/72966).

⁽¹¹⁾ Die Regierung hat ein Fünfjahres-Anti-Stau-Programm (2003—2007) aufgelegt, in dessen Rahmen Mittel für die Bundesautobahnen und das Bundesstraßennetz sowie die Schienenwege und Wasserstraßen verwendet werden, um die Verkehrsinfrastruktur nachhaltig zu verbessern. Rund 51 % (1 060 Mio. EUR) werden in das Straßennetz fließen und 49 % in andere Verkehrsträger (782 Mio. EUR für die Schiene und 251 Mio. EUR für Binnenwasserstraßen); Presseerklärung, BGL, 3. Juli 2003.

⁽¹²⁾ COMP/M.2903 Daimler Chrysler/Deutsche Telekom/JV.

⁽¹³⁾ Die Bruttoeinnahmen aus der Eurovignette für das Jahr 2002 belaufen sich auf rund 500 Mio. EUR.

⁽¹⁴⁾ Siehe Kapitel III, 2.1 Höhe der Beihilfe.

25. Der endgültige politische Kompromiss ⁽¹⁵⁾ führte jedoch zu einer Ermäßigung der Maut um insgesamt 2,6 Cent/km ⁽¹⁶⁾ von 15 Cent/km auf 12,4 Cent/km, wodurch die Mauteinnahmen des Bundeshaushalts sinken.
26. In einem zweiten Schritt, dem der Bundesrat bereits zugestimmt hat, beabsichtigt die Bundesregierung, die von Straßengüterverkehrsunternehmen, die schwere Nutzfahrzeuge auf den Bundesautobahnen einsetzen, zu entrichtende Maut auf einen Betrag anzuheben, durch den die Kosten für ihren Bau, Ausbau und Betrieb in vollem Umfang gedeckt werden. Um dies zu erreichen, muss die Erhöhung den ursprünglich auf 3,4 Mrd. EUR geschätzten Einnahmen entsprechen. Als Gegenstück zur möglichen Anhebung der Mautsätze sieht der politische Kompromiss Ausgleichsmaßnahmen in Höhe von 600 Mio. EUR vor.
27. Am 10. Juni 2003, informierte die Bundesregierung die Kommission jedoch darüber, dass der gesamte Betrag in Höhe von 600 Mio. EUR für die Mautermäßigung zur Verfügung steht. Die Kommission untersucht deshalb eine solche Kompensationsmaßnahme innerhalb eines Szenarios erhöhter Mautsätze geprüft ⁽¹⁷⁾.

III. EINGEHENDE BESCHREIBUNG DER GEPLANTEN BEIHILFEMAßNAHME

1. Ziel der geplanten Beihilfemaßnahme

28. Ziel der notifizierten Beihilfemaßnahme ist es, die Auswirkungen der möglicherweise höheren Belastung der Straßengüterverkehrsunternehmer teilweise zu kompensieren durch ein Mauterstattungssystem, eine Senkung der jährlichen Kfz-Steuer oder ein Investitionsprogramm für die Anschaffung neuer Lkw. Hierfür sind Mittel in Höhe von insgesamt 600 Mio. EUR pro Jahr veranschlagt.
29. Sobald die Ausgleichsmaßnahme von der Kommission genehmigt und von der Bundesregierung umgesetzt sind, wird die Regierung den durchschnittlichen Mautsatz von 12,4 Cent/km auf durchschnittlich 15 Cent/km anheben. Nach Ansicht der Bundesregierung wird der Betrag in Höhe von 15 Cent/km dann die Kosten für Bau, Ausbau und Betrieb der betreffenden Infrastrukturen in vollem Umfang decken.

⁽¹⁵⁾ Ergebnis der Beschlüsse vom 22. und 23. Mai 2003 waren eine Änderung des Gesetzes, eine neue Rechtsverordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut und eine gemeinsame Erklärung von Bundestag, Bundesrat und Bundesregierung.

⁽¹⁶⁾ Die Ermäßigung der Mautgebühr von 15 Cent/km um 2,6 Cent/km auf 12,4 Cent/km ist genau doppelt so hoch wie die ursprünglich vorgesehene Mauterstattung in Höhe von 1,3 Cent/km. Der Ausgleich in Höhe von 600 Mio. EUR beträgt ebenfalls das Doppelte des ursprünglichen Betrags in Höhe von 300 Mio. EUR.

⁽¹⁷⁾ Die Kommission erhielt eine große Anzahl von Briefen, die Kritik an der Maßnahme üben, so von Europäischen Organisationen wie z. B. IRU (International Road Transport Union), UECC (l'Union européenne des Chambres de Commerce et d'Industrie) oder FEDEMAC (Federation of European Movers Associations); von nationalen Vereinigungen wie FEBETRA und SAV in Belgien, FETEIA in Spanien, FIT in Italien, DTL in Dänemark, TLN und KNV in den Niederlanden, SA (Swedish Road Haulage Association), „La Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France“, NLF in Norwegen, SKAL (Suomen Kuorma-Autoliitto r.y.) in Finnland oder der Wirtschaftskammer aus Österreich; sowie von einigen europäischen Abgeordneten unterschiedlicher Nationalität und parteipolitischer Herkunft.

2. Form der geplanten Beihilfemaßnahme

2.1. Mauterstattungssystem

30. Am 10. Juni 2003 hat Deutschland gegenüber der Kommission bekräftigt, dass die Einführung des ursprünglich notifizierten Ausgleichssystems, bei dem die Erstattung eines bestimmten Betrags des Mautsatzes auf der Grundlage der in Deutschland entrichteten Mineralölsteuer erfolgt, weiterhin geplant ist. Auch im Beschluss des Bundesrates vom 23. Mai 2003 ⁽¹⁸⁾ wird die Bedeutung eines Mauterstattungssystems hervorgehoben und gefordert, dieser Maßnahme im Hinblick auf die Harmonisierung auf europäischer Ebene Vorrang einzuräumen. In der Zwischenzeit informierte die Bundesregierung die Kommission, dass das Mauterstattungssystem sobald wie möglich, spätestens aber am 1. Januar 2004 eingeführt werden soll. Daher legt die Kommission bei der Erläuterung der Ausgleichsmaßnahmen den Schwerpunkt vollständig auf das Mauterstattungssystem. Ihrer Beschreibung liegen das am 22. März 2002 verabschiedete Gesetz, der Entwurf der Rechtsverordnung vom 18. Dezember 2002 und zusätzliche von der Bundesregierung seit der ersten Notifizierung am 6. März 2003 offiziell bereitgestellte Informationen zugrunde.

Rechtsgrundlage

31. Das Mauterstattungssystem — wie auch die Höhe der Maut — basiert auf Artikel 1 des Gesetzes über die Erhebung von streckenbezogenen Gebühren für die Benutzung von Bundesautobahnen mit schweren Nutzfahrzeugen, das von der Regierung am 22. März 2002 verabschiedet wurde.
32. Das Gesetz wurde am 5. April 2002 unterzeichnet, am 11. April 2002 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht und am 23. Mai 2003 geändert ⁽¹⁹⁾.
33. Gemäß § 3 Absatz 2 ist die Bundesregierung ermächtigt, die Höhe der Maut pro Kilometer unter sachgerechter Berücksichtigung der Anzahl der Achsen und der Emissionsklasse der Fahrzeuge durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates festzusetzen. Gemäß § 3 Absatz 3 ist die Bundesregierung ermächtigt, in einer auf Artikel 1, § 3 Absatz 2 basierenden Rechtsverordnung die Höhe der Maut pro Kilometer auch unter sachgerechter Berücksichtigung von geleisteten sonstigen verkehrsspezifischen Abgaben der Mautschuldner im Geltungsbereich des Gesetzes festzusetzen (nachstehend „die Erstattungsklausel“).
34. Am 18. Dezember 2002 hat die Bundesregierung auf der Grundlage von Artikel 1, § 3 Absatz 2 des Gesetzes eine „Verordnung zur Festsetzung der Höhe der Autobahnmaut für schwere Nutzfahrzeuge“, die auch ein Mauterstattungssystem umfasst, vorgeschlagen und am 20. Dezember 2002 der Kommission übermittelt.
35. Der Nachweis über in Deutschland gezahlte Mineralölsteuern ist gemäß der derzeit geltenden Fassung des Mineralölsteuergesetzes vom 21. Dezember 1992 ⁽²⁰⁾ erbringen.

⁽¹⁸⁾ Bundesrat Drucksache 142/2/03, 23.5.2003.

⁽¹⁹⁾ BGBl. G 5702, 2002, Teil I Nr. 23, veröffentlicht in Bonn am 11. April 2002, S. 1234.

⁽²⁰⁾ BGBl. I S.2150, 2185; 1993, S. 169.

Beihilfempfänger

36. Begünstigte der Mauterstattung sind unabhängig von ihrer Staatsangehörigkeit alle Straßengüterverkehrsunternehmer, die die Bundesautobahnen mit Fahrzeugen von mindestens 12 t benutzen. Die Benutzer erhalten die Mauterstattung jedoch nur, wenn sie die Zahlung der Mineralölsteuer in Deutschland durch Vorlage entsprechender Dokumente nachweisen können.

Betrag der Beihilfe

37. Bei dem notifizierten Betrag der Mauterstattung handelt es sich um eine einmalige Mauterstattung von höchstens 1,3 Cent/km bei Nachweis der Entrichtung von 4,29 Cent Mineralölsteuer in Deutschland gemäß § 2 des Entwurfs der Rechtsverordnung vom 18. Dezember 2002.
38. Die Mauterstattung in Höhe von 1,3 Cent/km ist Ergebnis folgender Berechnung, die auf der zuvor getroffenen politischen Entscheidung für einen Ausgleich in Höhe von 300 Mio. EUR beruht: ausgehend von einer Fahrleistung von insgesamt 22,6 Mrd. km pro Jahr (LKW von mindestens 12 t) ergibt eine Mautgebühr von 1 Cent/km Maut-einnahmen von 226 Mio. EUR pro Jahr. Geht man von einem Verbrauch von 30 Litern/100 km und einer Mineralölsteuer von 0,01 EUR aus, so ergibt ein 1 Cent Mineralölsteuer ein Steueraufkommen in Höhe von rund 68 Mio. EUR pro Jahr. Daraus ergibt sich, dass 1 Cent Mautgebühr rund 3,3 Cent gezahlter Mineralölsteuer gegenübersteht, um das gleiche Aufkommen zu erhalten ⁽²¹⁾. Die politische Entscheidung zur Erstattung von 300 Mio. EUR würde daher zur Erstattung von rund 1,3 Cent/km führen ⁽²²⁾. Die Entrichtung dieser Mineralölsteuer in Höhe von 4,29 Cent ⁽²³⁾ ist durch die Vorlage geeigneter Dokumente nachzuweisen.
39. Nach dem ursprünglich notifizierten System für eine Mauterstattung in Höhe von 300 Mio. EUR hätte die Erstattung insgesamt rund 9 % der neuen streckenbezogenen Mautgebühr in Höhe von etwa 3,4 Mrd. EUR entsprechen.
40. Die Bundesregierung teilte der Kommission jedoch mit, dass der Gesamtbetrag der Mauterstattung sich auf 600 Mio. EUR belaufen wird. Ein Ausgleich in Höhe von 600 Mio. EUR entspräche hypothetisch einer Ermäßigung von rund 17,6 % der Mauteinnahmen.

Laufzeit

41. Der Vorschlag für ein Mauterstattungssystem ist unbefristet. Die Bundesregierung vertritt jedoch den Standpunkt, dass eine Anpassung des Mauterstattungssystems, beispielsweise eine zeitliche Befristung, durch eine Änderung der Rechtsverordnung leicht möglich sein wird, ohne dass eine Gesetzesänderung, die der Zustimmung des Bundesrates bedürfte, erforderlich wäre. Die Bundesregierung informierte die Kommission über die Möglichkeit einer zeitlichen Begrenzung der Maßnahme.

⁽²¹⁾ 226:68 = 3,3.

⁽²²⁾ 300:226 = 1,3274.

⁽²³⁾ 1,3 × 3,3 = 4,29 (Cents).

Durchführung der geplanten Maßnahme

42. Eines der Kernelemente des Mauterstattungssystems ist der Nachweis der Entrichtung der Mineralölsteuer in Deutschland. Gemäß § 2 Absatz 2 des Verordnungsvorschlags vom 18. Dezember 2002 kann dieser Zahlungsnachweis durch Vorlage geeigneter Unterlagen wie Tankquittungen oder Abrechnungsbelege von Tankkartengesellschaften aus Deutschland, jeweils unter Angabe des amtlichen Kennzeichens des betankten mautpflichtigen Fahrzeugs, erbracht werden. § 2 Absatz 3 der Verordnung sieht vor, dass die Maut ermäßigt wird, wenn der Nachweis erbracht werden kann, dass Mautgebühren und Mineralölsteuern im gleichen Kalenderjahr entrichtet wurden. Außerdem besagt § 2 Absatz 3, dass in der Regel die Summe der innerhalb eines Kalenderjahres angefallenen Mautermäßigung (Mautguthaben) auf die Mautschuld angerechnet wird, die für das mautpflichtige Fahrzeug im Folgejahr entsteht. Den Antrag auf Mauterstattung hat der Mautschuldner für ein bestimmtes Fahrzeug spätestens bis zum 31. März an das Bundesamt für Güterverkehr zu richten, das mit der Durchführung des Gesetzes beauftragt wurde und zugleich als Kontroll- und Ordnungswidrigkeitenbehörde fungiert. Kann das Mautguthaben im Folgejahr jedoch nicht auf eine Mautschuld angerechnet werden, wird es auf Verlangen ausbezahlt.

2.2. Weitere Ausgleichsmaßnahmen

43. Am 10. Juni 2003 hat die Bundesregierung gegenüber der Kommission nicht nur die Einführung des Mauterstattungssystems bekräftigt, sondern die Kommission über zwei weitere mögliche Maßnahmen informiert, die ebenfalls in dem politischen Kompromiss genannt wurden: die Senkung der jährlichen Kfz-Steuer und ein Investitionsprogramm für die Anschaffung von Lastkraftwagen.
44. Die erste Maßnahme betraf die Ausarbeitung eines neuen Legislativvorschlags zur Senkung der jährlichen Kfz-Steuer für schwere Nutzfahrzeuge auf die gemäß der Richtlinie 1999/62/EG zulässige Mindesthöhe.
45. Die zweite Maßnahme betraf ein Investitionsprogramm für die Anschaffung schadstoffärmerer schwerer Nutzfahrzeuge der noch nicht rechtsverbindlichen Emissionsklassen S 4 und S 5.
46. Am 14. Juli 2003 forderte die Bundesregierung von der Kommission jedoch lediglich das Mauterstattungssystem beihilfenrechtlich zu prüfen.

IV. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE**1. Vorliegen einer Beihilfe**

47. Nach Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag „sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.“

48. Die Kommission prüft deshalb in diesem Zusammenhang, ob die nach Paragraph 2 der Rechtsverordnung zur Höhe der Mautgebühr für schwere Nutzfahrzeuge vom 18. Dezember 2002 vorgesehene Mauterstattung als Beihilfe gemäß Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag anzusehen ist.
49. Die Kommission stellt zunächst fest, dass es sich bei der Mauterstattung, die beim Bundesamt für Güterverkehr — einer staatlichen Behörde — beantragt werden kann, um staatliche Mitteln handelt.
50. Die Kommission stellt ferner fest, dass es Absicht der Bundesregierung ist, den Transportunternehmen über die geplante Mauterstattung einen finanziellen Vorteil zu verschaffen. Die Maßnahme ist zudem selektiv, da die Maßnahme lediglich Transportunternehmen begünstigt, die Mineralölsteuern in Deutschland gezahlt haben.
51. Die Maßnahme für sich allein betrachtet verschafft einzelnen Transportunternehmen einen selektiven Vorteil gegenüber Konkurrenten. Außerdem ist die Erstattung innerhalb der Gruppe potenziell Begünstigter an bestimmte Bedingungen geknüpft (den Kauf von Kraftstoff oder den Erstattungsantrag). Daher kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Maßnahme den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.
52. Nach der Rechtsprechung des EuGH setzt der Begriff der Beeinträchtigung des innergemeinschaftlichen Handels zudem voraus, dass das/die begünstigte(n) Unternehmen in der Lage ist/sind, durch innergemeinschaftlichen Wettbewerb die Handelsströme zwischen den Mitgliedstaaten zu beeinflussen⁽²⁴⁾. Angesichts der vollständigen Liberalisierung des Zugangs zum Straßengüterverkehrsmarkt⁽²⁵⁾ ist anzunehmen, dass öffentliche Finanzhilfen, die der Straße gegebenenfalls Vorteile gegenüber anderen Verkehrsträgern verschaffen, den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
53. Daher kann jede staatliche Beihilfe für den gewerblichen Straßengüterverkehr den Wettbewerb verfälschen oder drohen zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.
54. Aufgrund dieser Überlegungen kann nach Auffassung der Kommission zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht ausgeschlossen werden, dass das notifizierte Mauterstattungs-system eine Beihilfe im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag darstellt.
55. Daher ist die geplanten Maßnahme grundsätzlich unzulässig, es sei denn, sie können aufgrund einer der im Vertrag oder sonstiger im Sekundärrecht vorgesehenen Ausnahmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.
- 2. Vereinbarkeit der geplanten Beihilfemaßnahme mit dem Gemeinsamen Markt**
- 2.1. *Einhaltung der Wettbewerbsregeln*
56. Zunächst sei daran erinnert, dass für den Fall, dass aufgrund der Vorprüfung eines Beihilfeverfahrens die Kommission die Überzeugung gewinnt, dass dieses Vorhaben nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist, oder aber zu der Schlussfolgerung gelangt, dass nicht alle Schwierigkeiten hinsichtlich der Beurteilung der Vereinbarkeit dieses Vorhabens mit dem Gemeinsamen Markt ausgeräumt werden können, die Kommission in Übereinstimmung mit geltender Rechtsprechung verpflichtet ist, alle erforderlichen Stellungnahmen einzuholen und zu diesem Zweck das Verfahren des Artikels 88 Absatz 2 des EG Vertrags einzuleiten⁽²⁶⁾.
57. Die Kommission muss ferner bewerten, ob das Mauterstattungs-system mit den Beihilferegeln vereinbar ist. Laut Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe a) und c) EG-Vertrag und Artikel 61 Absatz 3 Buchstaben a) und c) EWR-Abkommen können bestimmte Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, um die wirtschaftliche Entwicklung in bestimmten Regionen bzw. die Entwicklung bestimmter Wirtschaftszweige zu fördern. Die geplante Mautermäßigung fällt jedoch allem Anschein nach nicht unter diese Bestimmungen. Ebenso wenig sind die Bestimmungen des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe b) EG-Vertrag und Art. 61 EWR-Abkommen anwendbar, da die Maßnahme nicht der Förderung wichtiger Vorhaben von gemeinsamen europäischem Interesse oder der Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschafts-leben dient.
58. Gemäß Artikel 73 EG-Vertrag sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, mit dem Vertrag vereinbar. Die Kommission vertritt den Standpunkt, dass das Konzept einer Beihilfe, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entspricht, sich auf die Notwendigkeit des Tätigwerdens der Regierung bezieht, die auftritt, wenn kein Wettbewerbsmarkt besteht oder wenn der Markt versagt⁽²⁷⁾.
59. Die Kommission ruft dabei in Erinnerung, dass bei der Preisgestaltung im Verkehrssektor externe Effekte entstehen, die durch die einzelnen Verkehrsträger auf die Allgemeinheit abgewälzt werden, wenn die jeweiligen Verkehrsträger die realen Kosten selbst nicht übernehmen. Dies kann zu Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Verkehrsträgern und zu Marktversagen führen.

⁽²⁴⁾ Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 17. September 1980, C 730/79, Philip Morris, Slg. 1980, S. 2671.

⁽²⁵⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates (ABl. L 279 vom 12.11.1993).

⁽²⁶⁾ Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz vom 18. September 1995, Rechtssache T-49/93, Sammlung der Rechtsprechung 1995 Seite II-02501.

⁽²⁷⁾ Siehe Entscheidung der Kommission vom 20. Juni 2001, N 219/2001 — Österreich, Absatz 33; Siehe auch Entscheidung der Kommission vom 18. Dezember 2002, N 287/2002 — Dänemark; Entscheidung der Kommission vom 4. Mai 1999, N 21/98 — Italien, ABl. C 227 vom 28. August 1999, S. 12; Entscheidung der Kommission vom 21. April 1999, N 588/98 — Dänemark, ABl. C 166 vom 12. Juni 1999, S. 6; Entscheidung der Kommission vom 22. Oktober 1997, N 79/97 Niederlande, ABl. C 377 vom 12. Dezember 1997, S. 3.

60. Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates⁽²⁸⁾ werden Artikel 73 EG-Vertrag umgesetzt und spezielle Ausnahmen für Beihilfen festgelegt, die den Erfordernissen der Koordinierung des Binnenverkehrs entsprechen. In Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ist festgelegt, dass die Mitgliedstaaten bis zum Inkrafttreten einer gemeinsamen Regelung für die Anlastung der Wegekosten Beihilfen an Unternehmen gewähren können, die im Gegensatz zu anderen Unternehmen mit Ausgaben für die von ihnen benutzten Verkehrswege belastet sind.
61. Entsprechend der Praxis der Kommission bei der Behandlung von Fällen staatlicher Beihilfen, müssen allerdings drei Anforderungen erfüllt sein, damit die Beihilfe den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs im Sinne von Artikel 73 EG-Vertrag⁽²⁹⁾ und den Erfordernissen für dessen Umsetzung gemäß Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates entsprechen:
1. Die Beihilfe ist im Rahmen des Gesamtvorhabens im gemeinschaftlichen Interesse erforderlich und steht mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit in Einklang.
 2. Die Beihilfe wird auf nichtdiskriminierender Grundlage gewährt.
 3. Die Beihilfe führt zu keiner Wettbewerbsverzerrung, die aufgrund ihres Umfangs dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

1. Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit

62. Mit dem neuen Gesetz verfolgt die Bundesregierung das Ziel einer verursachergerechteren Anlastung der Wegekosten. Damit ist aber zugleich eine politisch gewollte Mehrbelastung des Straßengüterverkehrsgewerbes verbunden, denn insgesamt müssen die Benutzer der Infrastruktur statt bislang 460 Mio. EUR zukünftig rund 2,8 Mrd. EUR bezahlen.
63. Die Bundesregierung, die eine Anhebung der Mautsätze auf einen Betrag beabsichtigt, durch den die Infrastrukturkosten in vollem Umfang gedeckt werden, ist bereit, einen bestimmten Mautbetrag mit Hilfe eines Mauterstattungssystems zu erstatten. Die Kommission könnte sich der Auffassung anschließen, dass aus innenpolitischen Gründen ein teilweiser Ausgleich für die durch die Anhebung der Mautsätze entstehende künftige Belastung erforderlich sein wird. Auch könnte etwas dafür sprechen, dass vollständige Kostendeckung und teilweise Erstattung gerechter sind als

⁽²⁸⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr in der geänderten Fassung.

⁽²⁹⁾ Siehe Entscheidung der Kommission vom 18. Dezember 2002, N 287/2002 — Dänemark; Entscheidung der Kommission vom 19. September 2001, N 500/2001 — Vereinigtes Königreich, Netzzuschüsse für lizenzierte Eisenbahn-Infrastrukturbetreiber Entscheidung der Kommission vom 20. Juni 2001, N 219/2001 — Österreich; Entscheidung der Kommission vom 22. Dezember 1999, N 617/98 Niederlande (Utrecht), ABl. C 71 vom 11. März 2000, S. 7; Entscheidung der Kommission vom 8. Dezember 1999, N 412/98 Italien (Marken), ABl. C 55 vom 26. Februar 2000, S. 11; Entscheidung der Kommission vom 8. Juli 1999, N 121/99 — Österreich, ABl. C 245 vom 28. August 1999, S. 2; Entscheidung der Kommission vom 21. April 1999, N 588/98 — Dänemark, ABl. C 166 vom 12. Juni 1999, S. 6; Siehe auch KOM(2000) 5 endg. vom 26.7.2000, Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschiffahrt.

die geltende niedrigere Mautgebühr. Deutschland hat jedoch keine Angaben zu den Auswirkungen der Maßnahme auf einen sogenannten „Kraftstoff-Tourismus“, vor allem in die Nachbarländer, gemacht. Außerdem hat die Bundesregierung keine Gründe dafür genannt, warum der Ausgleich nun von ursprünglich 300 Mio. EUR auf den neu notifizierten Betrag von 600 Mio. EUR angehoben werden soll.

64. Die Kommission ist der Auffassung, dass die geplante Mauterstattung nicht den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit verletzt, da auch ein Ausgleich in Höhe von 600 Mio. EUR nur zu einer Ermäßigung von höchstens 20 % führt.

2. Diskriminierungsfreiheit

65. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass das Mauterstattungssystem vorsieht, die Mautermäßigung nur gegen Vorlage von in Deutschland erhaltenen Tankquittungen und Abrechnungsbelegen anzurechnen. Dies entspricht durchaus dem in der Richtlinie 1999/62/EG in Erwägungsgrund 20 genannten Territorialprinzip. Es gibt somit keine formale Diskriminierung aus Gründen der Staatsangehörigkeit, da die Möglichkeit der Anrechnung von allen Verkehrsteilnehmern in Anspruch genommen werden kann.

66. Darüber hinaus versichert die Bundesregierung mit Schreiben vom 10. Januar 2003, dass das beschriebene Erstattungsverfahren gleichermaßen für inländische wie auch ausländische Mautschuldner gilt und eine Mauterstattung auch dann möglich ist, wenn nur eine mautpflichtige Fahrt durchgeführt wurde. Die Bundesregierung versichert ferner, dass an den manuellen Zahlstellen Hinweise hinsichtlich der Möglichkeit der Mauterstattung in mehreren Sprachen bereit gehalten werden.

67. Dennoch scheint es für die Verbindung von Mautermäßigung auf der einen Seite und Entrichtung von Steuern auf der anderen Seite keine Rechtfertigung zu geben. Das Mauterstattungssystem führt im Gegenteil zu einer Diskriminierung derjenigen Straßengüterverkehrsunternehmer, die außerhalb Deutschlands tanken, d. h. vor allem der Unternehmer aus anderen Mitgliedstaaten. Daher würde die Maßnahme de facto zu einer Ungleichbehandlung bei der Gewährung der Mautermäßigung führen. Daher hat die Kommission ernste Zweifel daran, ob die Beihilfemaßnahme mit dem Grundsatz der Diskriminierungsfreiheit in Einklang steht, der ein wichtiges Element bei der Entscheidung darüber ist, ob die Beihilfe mit Artikel 73 EG-Vertrag und Artikel 3 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vereinbar ist⁽³⁰⁾.

3. Gemeinsames Interesse

68. Die Kommission betont, dass bei der Bewertung der Mauterstattung die Auswirkungen des neuen Mautsystems insgesamt zu berücksichtigen sind, denn auch bei Gewährung eines Ausgleichs in Höhe von 600 Mio. EUR erhöht sich die Belastung für die Straßengüterverkehrsunternehmer stark.

⁽³⁰⁾ Zur Frage, ob die Benutzungsgebühr nichtdiskriminierend ist, siehe 2.2, Vereinbarkeit mit der Richtlinie 1999/62/EG.

69. Die Einführung einer streckenbezogenen Benutzungsgebühr zur Deckung der Infrastrukturkosten ist eines der Kernelemente der gemeinsamen Verkehrspolitik: Zunächst einmal steht die vorgeschlagene Einführung der Maut in Einklang mit den Überlegungen, die die Kommission im Weißbuch zur europäischen Verkehrspolitik⁽³¹⁾ hinsichtlich einer kostengerechten Preisstruktur angestellt hat. Zweitens könnte der Ersatz der gegenwärtig für schwere Nutzfahrzeuge erhobenen Benutzungsgebühr durch ein Mautsystem zur einer gerechteren Beteiligung an den Infrastrukturkosten beitragen, da ein erheblicher Teil der Kosten für Bau, Unterhaltung und Betrieb der Autobahnen den schweren Nutzfahrzeugen zuzurechnen ist. Drittens wird die Maut einem der in Artikel 2 EG-Vertrag genannten Ziele der Gemeinschaft dienen, nämlich der Förderung „eines hohen Maßes an Umweltschutz und Verbesserung der Umweltqualität“. Betrachtet man schließlich die Maßnahme insgesamt, so scheint das Gleiche hinsichtlich der potenziellen Vorteile, die eine Verlagerung der Güterverkehrsströme von der Straße auf umweltfreundlichere Verkehrsträger mit sich bringt, zu gelten. Denn die Umstellung von einer zeitabhängigen auf eine entfernungsabhängige Autobahngebühr führt dazu, dass kurze Strecken billiger, lange Strecken dagegen teurer werden. Dies entspricht nicht nur dem Ziel einer gerechten Wegekostenanlastung, sondern wird auch dem Umstand gerecht, dass erst auf längere Strecken weniger umweltbelastende Verkehrsträger (Schiene und Wasserstraße) eine Alternative zur Straße bieten.
70. Darüber hinaus wird bei der geplanten Mauterstattung den Belangen des Umweltschutzes wie folgt Rechnung getragen: die Autobahnbenutzungsgebühr ist emissionsabhängig gestaltet, d. h. für stark emittierende Lkw sind höhere Gebühren zu zahlen als für emissionsarme Lkw. Der auf die Autobahngebühr höchstens anrechenbare Betrag von gezahlter Mineralölsteuer ist aber für alle Lkw gleich. Das heißt aber, dass emissionsarme Lkw durch die Anrechnung von gezahlter Mineralölsteuer prozentual erheblich mehr von Autobahngebühren entlastet werden als stark emittierende Lkw. Zudem führt die Maßnahme dazu, dass für einen Lkw mit hohem Kraftstoffverbrauch in der Regel ein geringerer Prozentsatz der in Deutschland gezahlten Mineralölsteuer auf die zu zahlende Autobahngebühr anrechnet werden kann als für einen Lkw mit niedrigem Kraftstoffverbrauch. Außerdem könnten durch das Mauterstattungssystem viele unnötige Fahrten mit dem Ziel, niedriger besteuerten Kraftstoff zu tanken, vermieden werden.
- 2.2. *Vereinbarkeit mit der Richtlinie 1999/62/EG und Artikel 28 des EG-Vertrags*
71. Die Vereinbarkeit staatlicher Beihilfen mit den Bestimmungen des EG-Vertrags und anderem EG-Sekundärrecht ist in der Regel eine Bedingung für eine positive Würdigung einer notifizierten Beihilfemaßnahme. Im vorliegenden Fall ist das Mauterstattungssystem unumstößlich mit der neuen Maut verbunden, weshalb die Kommission verpflichtet ist, ebenfalls die Übereinstimmung dieser Maut
- mit anderen Bestimmungen des EG-Rechts zu bewerten. In Bezug auf das spezielle, der Kommission angemeldete Mauterstattungssystem muss die Kommission sicherstellen, dass die Rechtsgrundlage der Maut, insbesondere das am 22. März 2002 verabschiedete und am 23. Mai 2003 geänderte Gesetz und die am 23. Mai 2003 verabschiedete Rechtsverordnung mit der Richtlinie 1999/62/EG („Eurovignette“) vom 17. Juni 1999 über die Erhebung von Gebühren für die Benutzung bestimmter Verkehrswege durch schwere Nutzfahrzeuge⁽³²⁾ vereinbar sind.
72. Das Gesetz berücksichtigt die Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG. Es werden die in den Artikeln 1 und 2 festgelegten Begriffsbestimmungen verwendet. Zu spezifischen Bestimmungen der Richtlinie sind folgende Anmerkungen zu machen:
73. Zunächst muss die Kommission prüfen, ob die Gebühren gerechtfertigt sind unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die gewogenen durchschnittlichen Mautgebühren sich gemäß Artikel 7 Absatz 9 an den Kosten für den Bau, den Betrieb und den Ausbau des betreffenden Verkehrsnetzes orientieren müssen. Bei der Berechnung werden die Baukosten aus vorangegangenen Zeiträumen berücksichtigt und das „betreffende Verkehrsnetz“ wird als das gesamte Bundesautobahnnetz interpretiert. Dieser Ansatz ist im Hinblick auf die Ziele der Richtlinie zu bewerten.
74. Gemäß Artikel 7 Absatz 10 können die Mautsätze differenziert werden nach Fahrzeug-Emissionsklassen, sofern keine Mautgebühr mehr als 50 % über der Gebühr liegt, die für gleichwertige Fahrzeuge erhoben wird, die die strengsten Emissionsnormen erfüllen. Das deutsche System steht mit diesem Ziel in Einklang.
75. Die Kommission hat ferner Bedenken in bezug auf die praktische Einführung des Mautsystems. Es könnte sein, dass die für eine bequeme Zahlung erforderlichen Fahrzeuggeräte (OBU) zum 31. August 2003 nicht für alle Benutzer der Bundesautobahnen ausreichen. Die für gelegentliche Benutzer gedachten alternativen Zahlungsformen verfügen möglicherweise nicht über die erforderliche Kapazität, um in der Einführungsphase ersatzweise eingesetzt zu werden. Dies könnte vor allem deutschen Autobahnbenutzern einen Vorteil vor ausländischen Benutzern verschaffen, die nicht nur größere Schwierigkeiten beim rechtzeitigen Einbau der Fahrzeuggeräte (OBU), sondern auch mehr praktische Probleme mit der ordnungsgemäßen Benutzung des manuellen Mautstellensystems haben werden. Ferner, gibt es laut zahlreicher Briefe an die Kommission, eine mangelnde Verfügbarkeit der Fahrzeuggeräte (OBU), welche darüber hinaus den freien Güterverkehr beeinträchtigen könnte und dieser Aspekt muss daher ebenfalls geprüft werden. Für den Fall, dass ein Mangel eines angemessenen Mauteinhebungssystems besteht und sollte dieser Mangel zu Störungen des freien Warenverkehrs und damit zu einer Verletzung von Artikel 28 des EG Vertrags führen, behält sich die Kommission das Recht vor, ein gesondertes Vertragsverletzungsverfahren zu eröffnen.

⁽³¹⁾ „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, Europäische Kommission 2001, Tabelle 3, S. 72.

⁽³²⁾ ABl. L 187 vom 20.7.1999, S. 42.

76. Außerdem wurde bereits darauf hingewiesen, dass es für die Verbindung von Mautermäßigung auf der einen Seite und Entrichtung von Steuern auf der anderen Seite keine Rechtfertigung zu geben scheint. Das Mauterstattungssystem führt im Gegenteil zu einer Diskriminierung derjenigen Straßengüterverkehrsunternehmer, die außerhalb Deutschlands tanken, d. h. vor allem der Unternehmer aus anderen Mitgliedstaaten. Daher würde die Maßnahme de facto zu einer Ungleichbehandlung bei der Gewährung der Mautermäßigung führen.

77. Die Kommission hat daher ernste Zweifel daran, ob die Maßnahme mit Artikel 7 Absätze 4 und 5 der Richtlinie 1999/62/EG vereinbar ist, nach denen Maut- und Benutzungsgebühren „weder mittelbar noch unmittelbar zu einer unterschiedlichen Behandlung⁽³³⁾ aufgrund der Staatsangehörigkeit des Verkehrsunternehmers oder des Ausgangs- oder Zielpunktes des Fahrzeugs führen“ dürfen und Maut- und Benutzungsgebühren „so eingeführt und erhoben (werden) und ihre Zahlung so kontrolliert (wird), dass dies den Verkehrsfluss möglichst wenig beeinträchtigt“.

78. Daher kann die Kommission nicht den Schluss ziehen, dass die Maut alle Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG erfüllt und, sie hat somit ernsthafte Zweifel daran, ob die mit dem Mauterstattungssystem unumstößlich verbundene Maut, vollständig mit dem einschlägigen EG-Recht vereinbar ist.

2.3. Rechtsgrundlage der notifizierten Maßnahme

79. Der Kommission liegen derzeit keine Rechtstexte zur Einführung des Mauterstattungssystems vor. Offensichtlich ist der Entwurf einer Rechtsverordnung vom 10. Dezember 2002 inzwischen überholt. In ihrer Antwort vom 10. Juni 2003 ist die Bundesregierung jedoch nicht auf das in den an Deutschland gerichteten Schreiben vom 15. bzw. 27. Mai 2003 enthaltene Ersuchen der Kommission um Übermittlung der relevanten Rechtsgrundlage eingegangen.

80. Durch diesen Mangel an Informationen werden die Zweifel der Kommission in Bezug auf die Umsetzung der geplanten Maßnahme verstärkt.

2.4. Zusätzliche verfahrenstechnische Aspekte

81. Wie die Kommission außerdem feststellt, könnte argumentiert werden, dass die vorgeschlagene Mauterstattung sich wie eine Verbrauchsteuerermäßigung auswirkt. Wäre dies der Fall, so müsste das Mauterstattungssystem auch im Rahmen des Verfahrens gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 1992/81/EWG⁽³⁴⁾ bewertet werden. Nach diesem Artikel sind Verbrauchsteuerermäßigungen grundsätzlich zulässig, doch muss der Rat auf Vorschlag der Kommission einstimmig einen Mitgliedstaat ermächtigen, weitere Steuerbefreiungen oder Ermäßigungen aus besonderen politischen Erwägungen einzuführen.

82. Daher hat die Kommission Zweifel daran, ob bei der notifizierten Maßnahme das angemessene Verfahren eingehalten wurde. Es muss geklärt werden, ob auch die Genehmigung der Mautermäßigung nach einem anderen förmlichen Verfahren, wie in Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG festgelegt, erfolgen müsste.

V. ENTSCHEIDUNG

Aus diesen Gründen fordert die Kommission die Bundesrepublik Deutschland im Rahmen des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag auf, innerhalb eines Monats nach Eingang dieses Schreibens ihre Stellungnahme abzugeben und alle für die Würdigung der geplanten Beihilfemaßnahme sachdienlichen Informationen zu übermitteln. Sie ersucht Ihre Behörden ferner, den möglichen Beihilfeempfängern unverzüglich eine Kopie dieses Schreibens zuzuleiten.

Konkret:

1. Teilen Sie bitte die Begründung für den geplanten Ersatz des derzeitigen Mautsatzes durch ein System von höheren Sätzen in Kombination mit einer Erstattung mit. Zu nennen sind vor allem alle Gründe, die den im Vergleich zum bis 31. August 2003 geltenden System erheblich höheren Verwaltungsaufwand rechtfertigen.
2. Geben Sie bitte die einschlägige Rechtsgrundlage eines eventuellen Mauterstattungssystems an, d. h. einen neuen Entwurf der Rechtsverordnung auf der Grundlage von Artikel 1 § 3 Absatz 3 des Gesetzes.
3. Bitte begründen Sie, warum das Mautermäßigungssystem nicht nach dem förmlichen Verfahren gemäß Artikel 8 Absatz 4 der Richtlinie 92/81/EWG notifiziert wurde.
4. Machen Sie auch Angaben zu den Umweltfolgen der Ausgleichsmaßnahme.
5. Machen Sie bitte alle erforderlichen Angaben im Hinblick darauf, dass das neue Mautsystem alle Bestimmungen der Richtlinie 1999/62/EG und die Bestimmungen von Artikel 28 EG Vertrag genau erfüllt.

Die Kommission erinnert die Bundesrepublik an die Sperrwirkung des Artikels 88 Absatz 3 EG-Vertrag und verweist auf Artikel 14 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999, wonach alle rechtswidrigen Beihilfen von den Empfängern zurückgefordert werden können.

Die Kommission weist die Bundesrepublik Deutschland darauf hin, dass sie alle betroffenen Dritten durch die Veröffentlichung des vorliegenden Schreibens und einer aussagekräftigen Zusammenfassung desselben im *Amtsblatt der Europäischen Union* unterrichten wird. Außerdem wird sie die Betroffenen in den EFTA-Staaten, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch die Veröffentlichung einer Bekanntmachung in der EWR-Beilage zum *Amtsblatt* und die EFTA-Überwachungsbehörde durch Übermittlung einer Kopie dieses Schreibens über den Vorgang unterrichten. Alle Betroffenen werden aufgefordert, innerhalb eines Monats ab dem Datum dieser Veröffentlichung ihre Stellungnahme abzugeben.»

⁽³³⁾ Siehe auch Kapitel 2.1. Einhaltung der Wettbewerbsregeln: 2. Diskriminierungsfreiheit.

⁽³⁴⁾ Richtlinie 92/81/EWG des Rates vom 19. Dezember 1992 zur Harmonisierung der Struktur der Verbrauchsteuern auf Mineralöle (ABl. L 316 vom 31.10.1992, S. 12).

ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ — ΓΑΛΛΙΑ

Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την ενίσχυση C 50/03 (ex NN 163/02) — Αποζημιώσεις που συνδέονται με προσωρινή παύση της αλιείας του αστακού στην Κορσική

(2003/C 202/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με επιστολή της 23 Ιουλίου 2003 που αναδημοσιεύεται στη γλώσσα στην οποία θεωρείται αυθεντικό το κείμενο της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στη Γαλλία 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 μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Commission européenne
Direction Générale de la pêche
Direction «politique horizontale»
Rue de la Loi 200
B-1049 Βρυξέλλες
Φαξ (32-2) 295 19 42.

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στις γαλλικές αρχές. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με προσδιορισμό των σχετικών λόγων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την επιστολή της 6ης Σεπτεμβρίου 2002, η Γαλλία κοινοποίησε το σχέδιο απόφασης της τοπικής αυτοδιοίκησης της Κορσικής που αποσκοπεί στη χορήγηση χρηματικών αντισταθμίσεων στους αλιείς που πλήττονται από τη θέσπιση μιας προσωρινής παύσης της αλιείας του αστακού για τα έτη 2002, 2003 και, ενδεχομένως, 2004.

Η απόφαση χορήγησης της κοινοποιηθείσας ενίσχυσης, για το έτος 2002, ελήφθη στις 26 Σεπτεμβρίου 2002 με την πράξη 02/267 AC της Κορσικής Συνέλευσης, στη συνέχεια ετέθη σε εφαρμογή το Δεκέμβριο του 2002, προτού η Επιτροπή μπορούσε να αποφανθεί σχετικά με τη συμβατότητά της με την κοινή αγορά. Επομένως, η ενίσχυση αυτή εκτελέστηκε κατά παράβαση του άρθρου 87 παράγραφος 3 της Συνθήκης και, ως εκ τούτου, αποτελεί παράνομη ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 1 στοιχείο στ) του κανονισμού 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999 για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ⁽¹⁾. Η εν λόγω ενίσχυση καταχωρήθηκε ως μη κοινοποιηθείσα ενίσχυση με τον NN 163/02. Για τα έτη 2003 και (ενδεχομένως) 2004, η ενίσχυση δεν έχει τεθεί ακόμη σε εφαρμογή.

Στο πλαίσιο του υπόψη καθεστώτος, ήταν επιλέξιμο το σύνολο των αλιέων που αλιεύουν αστακό στην Κορσική, δηλ., περίπου 350 άτομα (200 επιχειρηματίες αλιείς και 150 ναύτες). Ο σχετικός αλιευτικός στόλος αποτελείται κατά 90 % από πλοία μήκους κάτω των 12 μέτρων.

Το συνολικό ποσό της αντισταθμίσης που χορηγήθηκε από την τοπική αυτοδιοίκηση της Κορσικής στους αλιείς δυνάμει του κοινοποιηθέντος καθεστώτος ανέρχεται σε 997 946 EUR το 2002, δηλ. 3 526 EUR ανά τράτα (σύνολο 12) και 4 639 EUR για κάθε άλλο πλοίο (σύνολο 206). Για το 2003 πρόκειται να καταβληθεί ποσό της ίδιας τάξης.

Τα κοινοποιηθέντα μέτρα είναι κρατικές ενισχύσεις και πρέπει να αναλυθούν με βάση τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξέταση των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας⁽²⁾ (στο εξής καλούμενες «κατευθυντήριες γραμμές») και των διατάξεων του κανονισμού αριθ. 2792/1999 του Συμβουλίου της 17ης Δεκεμβρίου 1999 για καθορισμό των λεπτομερών κανόνων και ρυθμίσεων σχετικά με την κοινοτική διαρθρωτική βοήθεια στον τομέα της αλιείας⁽³⁾.

Η αξιολόγηση της συμβατότητας με την κοινή αγορά ενός καθεστώτος κρατικών ενισχύσεων που προορίζονται να αντισταθμίσουν απώλειες τις οποίες συνεπάγεται προσωρινή παύση των αλιευτικών δραστηριοτήτων πρέπει να γίνει βάσει του σημείου 2.2.2 των κατευθυντηρίων γραμμών.

Το υπόψη καθεστώς ενισχύσεων δεν φαίνεται να συμμορφώνεται με τις διατάξεις της πρώτης παραγράφου του σημείου 2.2.2 των κατευθυντηρίων γραμμών, το οποίο παραπέμπει στο άρθρο 16 του κανονισμού 2792/1999.

⁽²⁾ ΕΕ C 19 της 20.1.2001, σ. 7.

⁽³⁾ Κανονισμός 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 (ΕΕ L 337 της 30.12.1999, σ. 10.), όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2369/2002 (ΕΕ L 358 της 31.12.2002, σ. 49).

⁽¹⁾ ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

Για τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν το 2002 οι εφαρμοστέοι κανόνες προβλέπουν ότι μία προσωρινή παύση μπορεί να οδηγήσει σε αποζημίωση όταν ακολουθεί τη θέσπιση «ενός σχεδίου αποκατάστασης» από ένα κράτος μέλος ή ένα απρόβλεπτο γεγονός. Κανείς από αυτούς τους όρους δεν φαίνεται να πληρούται, λαμβανομένων υπόψη των δεδομένων που διαβιβάστηκαν από τις γαλλικές αρχές. Για τις ενισχύσεις που αφορούν τα έτη 2003 (και ενδεχομένως 2004), το άρθρο 16, όπως τροποποιήθηκε από την 1η Ιανουαρίου 2003, θέτει αυστηρότερους όρους (η προσωρινή παύση πρέπει να αιτιολογείται από ένα απρόβλεπτο γεγονός ή από την έγκριση από το Συμβούλιο ενός σχεδίου ανασύστασης ή διαχείρισης ή από τη θέσπιση επειγόντων μέτρων από την Επιτροπή ή από ένα ή περισσότερα κράτη μέλη), οι οποίοι επίσης δεν πληρούνται στο υπόψη καθεστώς.

Η δεύτερη παράγραφος του σημείου 2.2.2 των κατευθυντηρίων γραμμών, η οποία παραπέμπει στο άρθρο 12 παράγραφος 6 του κανονισμού 2792/1999, επιτρέπει σε ένα κράτος μέλος να χορηγήσει ενισχύσεις σε περίπτωση προσωρινής παύσης, εφόσον πληρούνται τρεις όροι:

- 1) η προσωρινή παύση πρέπει να εγγράφεται στο πλαίσιο ενός «σχεδίου προστασίας των υδάτινων πόρων»,
- 2) το καθεστώς πρέπει να περιορίζεται «στη θέσπιση συνοδευτικών κοινωνικών μέτρων χρηματοδοτούμενων σε εθνικό επίπεδο»,
- 3) και οι δικαιούχοι τέτοιων μέτρων πρέπει να είναι «πρόσωπα που ασκούν την κύρια επαγγελματική τους δραστηριότητα επί ενός αλιευτικού σκάφους».

Σε σχέση με τις δεσμεύσεις που ανέλαβαν οι γαλλικές αρχές έναντι της Επιτροπής που αποσκοπούν στην ενίσχυση των αρχικών συνοδευτικών μέτρων της προσωρινής παύσης, φαίνεται ότι είναι δυνατό να θεωρηθούν «σχέδιο προστασίας των υδάτινων πόρων» οι δράσεις που αναλήφθηκαν στο πλαίσιο του περιγραφόμενου καθεστώτος. Αντίθετα, ο τρόπος υπολογισμού των αποζημιώσεων που χορηγήθηκαν, οι οποίες βασίζονται στον κύκλο εργασιών των σκαφών και δεν υπολογίζονται σε συνάρτηση μόνο με τα προσωπικά εισοδήματα των αλιέων, καθώς και το ποσό τους, απαγορεύουν να θεωρηθούν οι ενισχύσεις που προβλέπονται στο καθεστώς «κοινωνικά συνοδευτικά μέτρα». Τέλος, οι γαλλικές αρχές δεν έδειξαν ότι οι ενισχύσεις που προβλέπονται στο καθεστώς θα περιορίζονταν στα «πρόσωπα που ασκούν την κύρια επαγγελματική τους δραστηριότητα επί ενός αλιευτικού σκάφους» τα οποία αφορά το μέτρο προσωρινής παύσης.

Σε αυτό το στάδιο της εξέτασης, φαίνεται ότι το κοινοποιηθέν καθεστώς δεν συμμορφώνεται πλήρως με τους όρους που καθορίζονται από τις κατευθυντήριες γραμμές για την εξέταση των κρατικών ενισχύσεων στον τομέα της αλιείας.

Σύμφωνα με το άρθρο 14 του κανονισμού 659/1999 κάθε παράνομη ενίσχυση δύναται να αποτελέσει αντικείμενο ανάκτησης από το δικαιούχο της.

KEIMENO THΣ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ

«La Commission a l'honneur d'informer le Gouvernement français qu'après avoir examiné les informations fournies par ses autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen prévue par l'article 88, para-

graphe 2, du Traité CE et par le règlement (CE) du Conseil n° 659/1999 du 22 mars 1999 portant modalités d'application de cet article (4).

1. Procédure

La France a notifié à la Commission, par courrier du 6 septembre 2002, le projet d'une décision de la Collectivité territoriale de Corse visant à accorder des compensations financières aux pêcheurs affectés par l'institution d'un arrêt temporaire de la pêche à la langouste rouge pour les années 2002, 2003 et, éventuellement, 2004.

La Commission a transmis le 19 septembre 2002 cette notification au Comité Scientifique, Technique et Économique de la Pêche (CSTEP), défini à l'article 33 du règlement 2371/2002 (5), qui a fait parvenir son avis à la Commission le 10 novembre 2002.

Par courrier en date du 18 novembre 2002 et courrier électronique en date du 14 janvier 2003, la Commission a demandé aux autorités françaises des renseignements complémentaires, qui lui sont parvenus par courriers des 11 décembre 2002, 9 janvier et 3 février 2003.

La décision d'accorder l'aide notifiée, pour l'année 2002, a été prise le 26 septembre 2002, par le biais de la délibération de l'Assemblée de Corse 02/267 AC, puis mise en œuvre en décembre 2002, avant que la Commission ait pu se prononcer sur sa compatibilité avec le marché commun. Cette aide a donc été mise à exécution en violation de l'article 87 (3) du Traité et constitue à ce titre une aide illégale au sens de l'article 1 (f) du règlement 659/1999. Elle a ainsi été enregistrée comme aide non notifiée, sous le numéro NN 163/02.

Pour les années 2003 et (éventuellement) 2004, l'aide n'a pas encore été mise en œuvre.

2. Description

L'objet du régime d'aides notifié est d'accorder une compensation aux pêcheurs qui subissent une perte de revenus consécutive à la mise en place d'une interdiction de pêcher la langouste rouge en Corse lors des mois de septembre 2002 et 2003, instituée par un arrêté du Préfet de Corse du 29 août 2002. Cette mesure pourra être étendue au mois de septembre 2004 par le biais d'une nouvelle décision.

2.1. D'après les données transmises à la Commission par les autorités françaises, la pêche à la langouste rouge en Corse se caractérise par un volume de captures peu élevé, mais constitue un secteur économique de forte valeur ajoutée. Alors que le volume moyen des captures de langoustes rouges effectuées par la flotte corse s'élève à environ 120 tonnes par an (soit 6 % des captures totales de la flotte de pêche en Corse), le chiffre d'affaires annuel de ce secteur est estimé à 5,5 millions EUR, soit environ un tiers du chiffre d'affaires de l'ensemble du secteur de la pêche en Corse. Cette importance économique tient à la valeur élevée de la langouste en Corse, dont le prix sur le marché est estimé à 45 EUR/kilogramme.

(4) JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

(5) Règlement n° 2371/2002 relatif à la conservation et à l'exploitation durable des ressources halieutiques dans le cadre de la politique commune de la pêche (JO L 358 du 31.12.2002, p. 59).

Les effectifs concernés par la pêche à la langouste rouge s'élevaient à environ 350 personnes (200 patrons pêcheurs et 150 marins). La flotte de pêche corse est constituée à 90 % de navires de moins de 12 mètres.

La pêche à la langouste rouge est une activité saisonnière: jusqu'en 2002, elle n'était en effet autorisée que sept mois par an, du 1^{er} mars au 30 septembre de chaque année. L'interdiction de pratiquer ce type de pêche pendant 5 mois a été instituée en 1968, suivie par la création, en 1977, de cantonnements, dans lesquels la pêche aux crustacés est prohibée; la pêche sous-marine de la langouste rouge a également été interdite à partir de 2000. Ces dispositions spécifiques à la Corse complètent les règles fixées au niveau communautaire, relatives à la taille minimale des langoustes rouges pouvant être pêchées (24 cm) ainsi qu'à la taille des filets ⁽⁶⁾.

En dépit de ces mesures, des données concordantes fournies par les autorités françaises indiquent que le stock de langoustes rouges en Corse fait aujourd'hui l'objet d'une surexploitation. Les captures ont régulièrement diminué et sont estimées à 117 tonnes pour l'année 2001 (contre 300 tonnes au début du XX^e siècle et encore 280 tonnes au début des années 1980), en baisse régulière dans toutes les pêcheries de Corse durant ces trois dernières années. Même si les données sur ce point sont encore insuffisantes, il semble également que les langoustes capturées soient en moyenne de plus petite taille qu'auparavant.

2.2. Au vu de ces éléments indiquant une raréfaction des ressources, les autorités françaises ont mis en place de nouvelles mesures destinées à la conservation des langoustes, dont l'interdiction de la pêche à cette espèce durant les mois de septembre 2002, 2003 et, si nécessaire, 2004, constitue la principale mesure. Cette interdiction constitue l'arrêt temporaire des activités de pêche, dont l'indemnisation fait l'objet du régime analysé. L'interdiction s'applique à tous les navires de pêche enregistrés en Corse et dans les eaux territoriales de l'île.

L'interdiction de pratiquer la pêche à la langouste est donc étendue d'un mois par rapport aux années précédentes, et couvre la moitié de l'année. Le mois de septembre constitue celui durant lequel les captures de langoustes sont les plus élevées (20 % des captures annuelles environ). Les langoustes sont plus mobiles et ainsi vulnérables aux activités de pêche, en raison de la température élevée de l'eau et du fait qu'il s'agit de la période de reproduction. Par ailleurs, la demande est élevée, comme tout au long de la saison estivale. L'interdiction de la pêche pendant la période hivernale instituée en 1968, se limitant à la période allant du 1^{er} octobre au 28 février, avait au contraire un impact limité sur le niveau des ressources, compte tenu des conditions météorologiques défavorables aux sorties en mer et de la faible mobilité des langoustes pendant cette période de l'année.

Cette interdiction de pratiquer la pêche au cours du mois de septembre s'accompagne de mesures complémentaires. Un suivi scientifique est mené afin de collecter des données supplémentaires permettant d'avoir une information plus complète sur

l'état du stock de langoustes en Corse et sur l'impact des pêcheries concernées. Des projets sont également conduits afin de tester le recours à des techniques de pêche plus sélectives que celles actuellement pratiquées (filet trémail) ainsi que des possibilités de diversification durable des pêcheurs de langoustes vers d'autres types de pêche, notamment de poissons et crustacés autres que la langouste. La création d'habitats artificiels pour les langoustes est également envisagée. Il est en outre prévu de favoriser la coopération régionale avec les autorités sardes, afin de développer une approche commune de la gestion du stock de langoustes, partagé entre les deux régions. Une augmentation des moyens de contrôle du respect des obligations existantes, incluant les points de vente, devrait être mise en place.

Les autorités françaises ont transmis à la Commission les données scientifiques et économiques étayant la mise en place de l'ensemble de ces mesures nouvelles destinées à la conservation du stock de langoustes en Corse. Le régime analysé a été soumis pour avis au Comité Scientifique Technique et Économique de la Pêche (CSTEP).

Le CSTEP a fait savoir que le régime, tel qu'il a été notifié, ne peut être qualifié de «plan de rétablissement» et que des doutes existaient quant au fait qu'il puisse contribuer à des améliorations mesurables dans le domaine de la conservation. Il a également mis en évidence l'insuffisance de données scientifiques fiables, tout en admettant que de telles données n'étaient probablement pas disponibles actuellement. Dans le même temps, il a reconnu que les données existantes suggéraient que le stock de langoustes est sérieusement surexploité et qu'il pourrait être utile d'instaurer un plan de rétablissement visant les langoustes dans la région. Il a considéré en conclusion que le plan notifié devait s'appuyer sur des données scientifiques plus détaillées et que son contenu devait être renforcé, par le biais de l'institution de mesures complémentaires notamment.

L'avis du CSTEP a été transmis aux autorités françaises. Par courrier en date du 9 janvier 2003, celles-ci se sont engagées à renforcer les mesures mises en place en complément de l'arrêt temporaire d'activité, dans le sens des recommandations effectuées par le CSTEP. Ce renforcement doit se traduire en particulier par un enrichissement du suivi scientifique, concernant notamment les données relatives aux caractéristiques du stock de langoustes et l'impact des activités de pêche, ainsi que par une meilleure identification des effets de l'arrêt temporaire et des mesures complémentaires à adopter, et par des modalités de contrôle accrues. Par ailleurs, un rapport contenant des données relatives au suivi scientifique, ainsi qu'à l'application et aux effets de ce plan sur le rétablissement de la ressource sera transmis chaque année à la Commission.

2.3. Afin de dédommager les 350 pêcheurs pratiquant la pêche à la langouste en Corse, le régime notifié prévoit le versement d'une compensation financière au cours des années 2002, 2003 et, si la mesure d'arrêt temporaire est reconduite, 2004. Elle est calculée sur la base d'une évaluation des pertes de recettes subies par ces pêcheurs suite à la mise en place de l'interdiction de la pêche à la langouste en septembre. Le montant total de cette compensation, financée par la Collectivité territoriale de Corse, s'est élevée à 997 946 EUR en 2002. Le montant devrait être du même ordre pour l'année 2003.

⁽⁶⁾ Cf. articles 5 et 8 du règlement 1626/94 du Conseil du 27 juin 1994 prévoyant certaines mesures techniques de conservation des ressources de pêche en Méditerranée (JO L 171 du 6.7.1994, p. 1).

3. Appréciation

Les aides accordées par la Collectivité territoriale de Corse au titre de l'arrêt temporaire de la pêche à la langouste constituent des aides d'État au sens de l'article 87 du Traité CE. Ces mesures bénéficiant à des entreprises ou individus qui travaillent dans le secteur de la pêche, elles doivent être analysées à la lumière des Lignes directrices pour l'examen des aides d'État dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture (JO C 19 du 20.1.2001) — ci-après dénommées Lignes directrices — et des dispositions du règlement n° 2792/1999 du Conseil, du 17 décembre 1999, définissant les modalités et conditions des actions structurelles de la Communauté dans le secteur de la pêche ⁽⁷⁾ (ci-après «règlement n° 2792/1999»).

Le régime couvre des aides qui ont été versées en 2002, ainsi que des aides dont il est prévu qu'elles soient versées en 2003 (et éventuellement 2004). D'autre part, le règlement n° 2792/1999, auquel se réfèrent les lignes directrices, a été modifié par le règlement 2369/2002 ⁽⁸⁾, avec effet au 1^{er} janvier 2003. Les règles applicables au régime d'aides analysé sont ainsi légèrement différentes selon que l'on analyse la compatibilité avec le marché commun des aides accordées pour l'année 2002 ou les aides prévues pour 2003 (et, éventuellement, 2004).

À ce stade de l'examen, il semble que le régime notifié ne se conforme pas pleinement aux conditions posées par les règles applicables aux aides d'État, aussi bien en ce qui concerne les aides versées en 2002 que celles prévues en 2003 et, éventuellement, 2004.

3.1. Aides versées au titre de l'année 2002

Le point 3.4 des lignes directrices prévoit qu'une aide illégale (c'est-à-dire ayant été versée par un État membre avant l'approbation de la Commission) doit être examinée par la Commission au regard des lignes directrices en vigueur au moment où l'aide a été accordée. En outre, dans sa communication 2002/C 119/12 ⁽⁹⁾, la Commission indique qu'elle appréciera la compatibilité des aides illégales avec le marché commun selon les critères de fond fixés dans tout instrument en vigueur à la date de leur octroi.

L'acte administratif instituant les aides accordées pour compenser les pertes de revenus subies suite à l'arrêt temporaire d'activité en septembre 2002 est constitué par la délibération de l'Assemblée de Corse 02/267 AC, adoptée le 26 septembre 2002; en outre, selon les informations transmises par les autorités françaises, la mise en œuvre financière de ces aides est intervenue en décembre 2002. Il faut donc considérer que les règles applicables aux aides versées en 2002 sont celles

en place avant l'entrée en vigueur, le 1^{er} janvier 2003, du règlement 2369/2002, amendant le règlement n° 2792/1999.

L'évaluation de la compatibilité avec le marché commun d'un régime d'aides d'État destinées à compenser des pertes consécutives à un arrêt temporaire des activités de pêche peut s'opérer au regard de deux bases légales différentes: le point 2.2.2 des lignes directrices, premier paragraphe, ou le point 2.2.2 des lignes directrices, deuxième paragraphe.

3.1.1. Le régime notifié doit tout d'abord être analysé au regard des dispositions du premier paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices. Ces dispositions prévoient que les aides à l'arrêt temporaire d'activités de pêche peuvent être considérées comme compatibles avec le droit communautaire si elles sont destinées à compenser partiellement les pertes de recettes liées à une mesure d'arrêt temporaire d'activité motivée par les circonstances visées à l'article 16 du règlement (CE) n° 2792/1999 (tel qu'il était applicable avant sa modification par le règlement 2369/2002, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003).

3.1.1.1. En vertu de l'article 16 (1), a) du règlement n° 2792/1999 (tel qu'il était en vigueur avant sa modification par le règlement 2369/2002), les États membres peuvent octroyer des indemnités aux pêcheurs et propriétaires de navires en cas «d'événement non prévisible résultant de causes notamment biologiques». Les autorités françaises n'ont pas produit d'éléments pouvant démontrer que l'interdiction de la pêche à la langouste durant le mois de septembre 2002 résultait d'un événement non prévisible. Les données transmises par les autorités françaises ainsi que les mesures de conservation adoptées au cours de ces dernières années semblent au contraire indiquer que la nécessité de protéger le stock de langoustes en Corse ne constitue pas une préoccupation nouvelle.

3.1.1.2. En vertu de l'article 16 (1), c) du règlement n° 2792/99 (tel qu'il était en vigueur avant sa modification par le règlement 2369/2002), les États membres peuvent octroyer des indemnités aux pêcheurs et propriétaires de navires pour l'arrêt temporaire d'activités en cas de mise en place d'un «plan de rétablissement» d'une ressource menacée d'épuisement, décidé par la Commission ou par un ou plusieurs États membres. L'État membre qui met en place un tel «plan de rétablissement» est tenu de transmettre à la Commission les justifications scientifiques et économiques appropriées. Le comité scientifique, technique et économique de la pêche (CSTEP) prévu à l'article 16 du règlement 3760/92 ⁽¹⁰⁾ délivre un avis sur ces mesures.

Les autorités françaises ont transmis les données scientifiques et économiques justifiant la mise en place d'un plan de rétablissement de la langouste en Corse, ainsi que les actions prévues dans le cadre de ce plan. Le CSTEP a délivré un avis sur ce plan lors de sa session de novembre 2002. Au vu de ces éléments, il apparaît clairement que l'arrêt temporaire contenu dans le régime notifié ne peut être qualifié de «plan de rétablissement» au sens de l'article 16 du règlement 2792/1999.

⁽⁷⁾ Règlement n° 2792/1999 du Conseil, du 17 décembre 1999, définissant les modalités et conditions des actions structurelles de la Communauté dans le secteur de la pêche (JO L 337 du 30.12.1999, p. 10), tel que modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2369/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 (JO L 358 du 31.12.2002, p. 49).

⁽⁸⁾ Règlement (CE) n° 2369/2002 du Conseil du 20 décembre 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2792/1999 définissant les modalités et conditions des actions structurelles de la Communauté dans le secteur de la pêche (JO L 358 du 31.12.2002, p. 49).

⁽⁹⁾ Communication de la Commission sur la détermination des règles applicables à l'appréciation des aides d'État illégales (JO C 119 du 22.5.2002, p. 22).

⁽¹⁰⁾ Règlement 3760/92 du Conseil du 20 décembre 1992 instituant un régime communautaire de la pêche et de l'aquaculture (JO L 389 du 31.12.1992).

Les plans de rétablissement (ou de reconstitution) constituent des instruments majeurs de la politique de conservation des ressources aquatiques, et leur contenu doit répondre à des paramètres précis qui en assurent l'efficacité.

Tenant compte de ces éléments et de l'avis du CSTEP à propos du plan décrit dans le régime analysé, la Commission considère que la qualification de «plan de rétablissement» requiert en effet la réunion de plusieurs éléments, parmi lesquels:

- l'existence d'un diagnostic concernant le stock ciblé, afin de déterminer si le volume de ce stock se situe en deçà des limites biologiques sûres, et les techniques de pêche pratiquées;
- la fixation d'objectifs de rétablissement;
- une évaluation, fondée sur des paramètres mesurables, de l'efficacité et de la proportionnalité des mesures proposées par rapport à ces objectifs; un calendrier relatif à la réalisation de ces objectifs;
- l'adoption de mesures complémentaires par rapport au seul arrêt des activités de pêche, notamment dans le domaine du contrôle et de la recherche scientifique;
- l'analyse des effets socio-économiques à court et long terme des mesures proposées.

La Commission estime que les mesures engagées par les autorités françaises dans le cadre de l'arrêt temporaire qu'elles ont notifié ne correspondent pas aux critères permettant de définir «un plan de rétablissement».

Les données scientifiques justifiant la mise en œuvre des mesures envisagées paraissent incomplètes et les effets de ces mesures sur le rétablissement des ressources ne sont pas assez clairement démontrées. En outre, la période d'application des mesures, limitées à 3 ans maximum, paraît trop réduite pour que l'on puisse les qualifier de «plans de rétablissement», qui requiert des actions sur le plus long terme. Enfin, dans le cas d'un stock partagé entre la Corse et la Sardaigne, le rétablissement de la ressource exige qu'une action concertée soit mise en œuvre avec les autorités sardes dès le commencement des actions prévues.

Les aides versées en 2002 au titre du régime notifié ne semblent donc pas se conformer aux dispositions posées par le premier paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices, qui se réfèrent à l'article 16 du règlement 2792/1999.

3.1.2. Le régime analysé doit également être analysé à la lumière du deuxième paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices.

Ce paragraphe dispose que les mesures sociales d'accompagnement à l'intention des pêcheurs, destinées à faciliter l'arrêt temporaire des activités de pêche dans le cadre d'un plan de protection des ressources aquatiques tel que prévu à l'article 12, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 2792/1999, peuvent être considérées comme compatibles sous réserve de la notifi-

cation à la Commission du plan en cause qui doit définir des objectifs précis et mesurables et un échéancier limité dans le temps.

L'intérêt de ce plan du point de vue social ainsi que la justification de mesures spécifiques allant au-delà du régime de droit commun devront être apportés. Par «pêcheurs», on entend uniquement «les personnes exerçant leur activité professionnelle principale à bord d'un navire de pêche maritime en activité». L'article 12 (6) du règlement 2792/1999, avant sa modification par l'article 1 (12) (d) du règlement 2369/2002, dispose que «les États membres peuvent introduire à l'intention des pêcheurs des mesures d'accompagnement bénéficiant d'un financement national et destinées à faciliter l'arrêt temporaire des activités de pêche dans le cadre des plans de protection des ressources aquatiques».

En vertu des dispositions des lignes directrices précitées, et de l'article 12 (6) du règlement 2792/1999, auxquelles elles se réfèrent, il résulte donc qu'un État membre est autorisé à accorder des aides en cas d'arrêt temporaire si trois conditions sont remplies: l'arrêt temporaire doit s'inscrire dans le cadre d'un «plan de protection des ressources aquatiques» (1), le régime doit se limiter à «l'introduction de mesures sociales d'accompagnement bénéficiant d'un financement national» (2), et les bénéficiaires de telles mesures doivent être des «personnes exerçant leur activité professionnelle principale à bord d'un navire de pêche maritime en activité» (3).

3.1.2.1. La notion de «plan de protection des ressources» doit être interprétée comme se distinguant de celle de «plan de rétablissement»; les critères définis au point 3.1.1.2 sont uniquement relatifs aux «plans de rétablissement» et ne s'appliquent pas aux «plans de protection des ressources». Un plan de rétablissement n'a vocation à s'appliquer qu'aux stocks dont les scientifiques ont déterminé, au niveau européen, qu'ils étaient en deçà des limites biologiques sûres, alors que les plans de protection s'appliquent aux stocks qui font l'objet d'une surexploitation mais ne sont pas nécessairement en deçà de ces limites biologiques. Le second paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices indique qu'un plan de protection des ressources «doit définir des objectifs précis et mesurables et un échéancier limité dans le temps». En outre, l'inscription de l'arrêt temporaire dans le cadre d'un plan de protection des ressources implique que la suspension de l'activité de pêche ne constitue pas la seule mesure adoptée, mais qu'elle soit accompagnée d'autres mesures effectives destinées à la protection des ressources.

Dans son avis sur les mesures notifiées, le comité scientifique, technique et économique de la pêche a estimé que les informations transmises par les autorités françaises, bien qu'insuffisantes, traduisaient un état de surexploitation sérieuse du stock de langoustes en Corse. Le CSTEP a également préconisé un renforcement des mesures prévues dans le cadre du régime transmis par les autorités françaises, et l'adoption d'actions complémentaires, afin de s'assurer d'une meilleure efficacité au niveau de la protection des ressources.

Par courrier en date du 9 janvier 2003, les autorités françaises se sont engagées à renforcer substantiellement les mesures mises en place en complément de l'arrêt temporaire d'activité, dans le sens des recommandations effectuées par le CSTEP (cf. point 2.2 de la présente décision).

Les objectifs précis et mesurables du plan, ainsi que l'échéancier et les effets des mesures qu'il contient, devraient ainsi être plus clairement identifiés. Sous ces conditions, il semble que la mesure notifiée puisse être qualifiée de «plan de protection des ressources aquatiques».

3.1.2.2. La notion de «mesures sociales d'accompagnement» correspond aux compensations financières liées aux pertes de revenus personnels des membres d'équipage concernés, consécutives à l'arrêt temporaire. Il s'agit par exemple de compensations à hauteur du salaire minimum ou des allocations de chômage qu'auraient dû toucher les personnes en question. Le cumul avec les prestations sociales existantes doit être strictement limité. Les lignes directrices précisent en effet que toute surcompensation doit être évitée.

En aucun cas, des pertes liées à l'activité économique du navire (chiffre d'affaires, bénéfiques) ne peuvent être éligibles.

Dans le régime notifié, la compensation est calculée exclusivement en fonction de la valeur et la quantité des captures de langoustes débarquées lors du mois de septembre 2001, qui sert de chiffre d'affaires de référence. Le niveau de l'aide est ainsi fixé sur base de l'activité économique du navire, et non en fonction des revenus des membres d'équipage.

Afin de tenir compte du fait que les pêcheurs ont pu reporter leurs activités de pêche sur d'autres espèces que la langouste, une estimation de l'augmentation du chiffre d'affaires qui en a résulté a été soustraite au chiffre d'affaires de référence. Les pertes de recettes sont ainsi estimées à 5 037 EUR pour les chalutiers (dont la taille varie entre 12 et 25 mètres) et 5 154 EUR pour les autres navires («petits métiers», dont la taille varie entre 4 et 15 mètres). De manière à prendre en considération la différence entre les types de navires et ne procéder qu'à une compensation partielle des pertes de revenus, le montant versé au titre de ces compensations a été fixé à 3 526 EUR pour les chalutiers (au nombre de 12) et 4 639 EUR pour les autres navires (au nombre de 206).

Compte tenu de leur montant et de leur mode de calcul, ces aides, qui correspondent à 70 % des pertes de recettes des chalutiers et 90 % de celles des autres navires, ne paraissent pas pouvoir être qualifiées de «mesures sociales d'accompagnement», seules éligibles au titre du 2^e paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices et de l'article 12 (6).

3.1.2.3. La notion de «personnes exerçant leur activité professionnelle principale à bord d'un navire de pêche maritime en activité» doit être considérée comme excluant en principe le propriétaire du navire, sauf lorsqu'il exerce l'essentiel de son activité professionnelle à bord de son navire.

La majorité des navires de pêche concernés par le régime notifié est constituée de navires de moins de 12 mètres, au sein desquels opère un seul pêcheur, qui est généralement également le propriétaire du navire. Pour ces pêcheurs, une compensation peut être versée au titre de l'article 12 (6), à condition que seules les mesures sociales d'accompagnement liées à leur activité en tant que membre d'équipage soient considérées, à l'exclusion de tout revenu lié à leur statut de propriétaires de navires.

Quelques chalutiers sont également concernés par le régime notifié. Il s'agit dans ce cas de navires de plus grande taille, comptant plusieurs marins à bord. Dans ces cas, le propriétaire de ces navires doit être exclu de toute indemnisation, à moins qu'il ne travaille à bord du navire (auquel cas il pourra prétendre à une compensation liée à son travail en tant que membre d'équipage uniquement).

Une distinction entre les membres d'équipage éligibles aux mesures d'aides et les autres pêcheurs n'a pas été opérée dans le régime analysé, si bien que les conditions posées par l'article 12 (6) ne semblent pas pleinement réunies sur ce point.

3.1.2.4. De ce fait, les aides versées pour l'année 2002 au titre du régime analysé ne paraissent pas se conformer aux dispositions du premier paragraphe du point 2.2.2. des lignes directrices.

3.2. *Aides dont le versement est prévu au cours de l'année 2003, et, si nécessaire, 2004*

Le régime d'aides prévoit que les aides dont l'objet est de compenser les pertes de recettes des pêcheurs suite à l'arrêt temporaire de la pêche à la langouste en septembre 2003 (et éventuellement 2004) seront accordées dans les mêmes conditions que les aides versées en 2002.

Les aides relatives à l'année 2003 (et éventuellement 2004) doivent être examinées en tenant compte du nouveau cadre réglementaire entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003, et notamment des dispositions du règlement 2369/2002 modifiant le règlement 2792/1999. Les lignes directrices n'ayant pas fait l'objet de modifications, il convient néanmoins toujours de se référer à leur point 2.2.2 afin de procéder à l'analyse de la compatibilité des aides pour l'année 2003 (et éventuellement 2004).

3.2.1. Le premier paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices dispose que les aides à l'arrêt temporaire d'activités de pêche peuvent être considérées comme compatibles avec le droit communautaire si elles sont destinées à compenser partiellement les pertes de recettes liées à une mesure d'arrêt temporaire d'activité motivée par les circonstances visées à l'article 16 du règlement (CE) n° 2792/1999.

Le règlement (CE) n° 2792/1999 a été modifié par le règlement (CE) n° 2369/2002, entré en vigueur le 1^{er} janvier 2003. En particulier, l'article 16 du règlement n° 2792/1999 relatif aux arrêts temporaires d'activité a été modifié par l'article 1 (13) du règlement 2369/2002. L'article 16 modifié ne prévoit plus la possibilité de compenser les pertes de revenus consécutives à la mise en place d'un «plan de rétablissement» par un État membre.

L'article 16 (1) (paragraphe a et c) du règlement n° 2792/1999, tel que modifié par le règlement 2369/2002, dispose que les pertes de revenus liées à un arrêt temporaire d'activité ne peuvent faire l'objet de compensations financières que dans les circonstances suivantes:

— en cas d'événement non prévisible résultant de causes notamment biologiques, ou

- en cas d'adoption par le Conseil d'un plan de reconstitution ou de gestion, ou
- en cas d'adoption de mesures d'urgence par la Commission ou un État membre.

Aucune de ces conditions n'est remplie par le régime notifié:

- L'arrêt temporaire prévu dans le régime notifié pour l'année 2003 n'est pas consécutif à un événement imprévisible, comme en témoigne notamment le fait qu'un arrêt temporaire a déjà été mis en place pour le même stock à la même période au cours de l'année 2002;
- Il n'existe pas à ce jour de plan de reconstitution ou de gestion adopté par le Conseil des Ministres concernant le stock de langoustes en Corse;
- Il n'existe pas de mesures d'urgence adoptées par la Commission pour ce stock; et l'arrêt temporaire notifié ne peut pas non plus être qualifié de mesure d'urgence adoptée par un État membre, telle que définie à l'article 8 du règlement 2371/2002 (notamment en l'absence de «menace imprévue» exigée pour le recours à cet article).

Compte tenu des éléments fournis par les autorités françaises, il ne semble pas que le versement des aides prévues au titre du régime analysée pour l'année 2003 (et, éventuellement, 2004) corresponde à l'un des cas prévus par l'article 16 du règlement n° 2792/1999. Il ne paraît donc pas se conformer aux dispositions du premier paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices.

3.2.2. L'analyse de la compatibilité avec le marché commun des aides prévues pour l'année 2003 (et, éventuellement, 2004) au regard du deuxième paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices est similaire à celle conduite pour les aides versées en 2002 (cf. point 3.1.2); en effet, l'article 12 (6) du règlement 2792/1999, auquel renvoie ce paragraphe, n'a été que légèrement modifié par le règlement 2369/2002.

Ainsi qu'il a été indiqué au point 3.1.2.1, il semble que les mesures mises en place en complément de l'arrêt d'activité peuvent être assimilées à un «plan de protection des ressources», compte tenu de l'engagement des autorités françaises à renforcer ces mesures conformément à l'avis du STECF.

Le niveau de l'indemnisation des bénéficiaires, ainsi que son mode de calcul, qui sont identiques pour 2002 et 2003, ne

semblent pas correspondre à la définition de «mesures sociales» au sens de l'article 12 (6) du règlement 2792/1999 (cf. point 3.1.2.2).

Enfin, le régime notifié n'opère pas de distinction entre la qualité des bénéficiaires de l'aide, selon qu'il s'agit de «personnes exerçant leur activité professionnelle principale à bord d'un navire de pêche maritime en activité» ou non (cf. point 3.1.2.3). En particulier, l'article 12 (6) dispose désormais, suite à sa modification par le règlement 2369/2002, que seuls les «membres d'équipage» sont éligibles aux mesures sociales versées au titre de ce régime.

3.2.3. Compte tenu de ces éléments, les aides prévues pour l'année 2003 (et éventuellement 2004) au titre du régime analysé ne paraissent pas se conformer aux dispositions du deuxième paragraphe du point 2.2.2 des lignes directrices.

4. Décision

Par conséquent, il existe, à ce stade de l'évaluation préliminaire telle qu'elle est prévue à l'article 6 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du Traité CE, des doutes sérieux quant à la compatibilité de ce régime d'aide avec les Lignes directrices pour l'examen des aides d'État dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture et, partant, avec le traité CE.

À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission, agissant dans le cadre de la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du Traité CE, demande à la France de lui présenter ses observations et de lui fournir tous les renseignements nécessaires pour apprécier l'aide en cause, dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente lettre. Elle demande aux autorités françaises de transmettre sans tarder une copie de la présente lettre aux bénéficiaires potentiels de l'aide.

Par la présente, la Commission avise les autorités françaises qu'elle informera les tiers intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les tiers intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations à compter d'un mois de la date de cette publication.»

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

(2003/C 202/05)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης: 12.6.2003

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

Κράτος μέλος: Ιρλανδίαhttp://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Αριθμός ενίσχυσης:** N 350/02**Τίτλος:** Υποδομή διαχείρισης απορριμμάτων**Στόχος:** Προώθηση της ανάπτυξης τεχνικών ολοκληρωμένης διαχείρισης απορριμμάτων και υποδομών**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 2.4.2003**Κράτος μέλος:** Γερμανία (Δήμος Βρέμης)**Νομική βάση:** National Development Plan 2000 to 2006**Αριθμός ενίσχυσης:** N 430/02**Προϋπολογισμός:** 127 εκατ. ευρώ**Τίτλος:** Επιδοτήσεις για τη βελτίωση της εικόνας της περιοχής «Handelshafen»**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** 35 % έως 50 %**Στόχος:** Υποστήριξη επενδύσεων από ΜΜΕ για την ανακαίνιση της περιοχής του λιμένος**Διάρκεια:** 6 έτη**Νομική βάση:** Haushaltsgesetz, Programmrichtlinien**Άλλες πληροφορίες:** Ετήσια έκθεση**Προϋπολογισμός:** 500 000 ευρώ κατ' έτος

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**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:** Κατ' ανώτατο όριο 7,5 %/15 %**Διάρκεια:** Έως τις 31.12.2004

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:** 23.6.2003**Κράτος μέλος:** Ιταλία [Σαρδηνία]**Αριθμός ενίσχυσης:** N 402/02**Ημερομηνία έκδοσης της απόφασης:** 27.5.2003**Τίτλος:** Συμμετοχικά δάνεια σε ΜΜΕ**Κράτος μέλος:** Γαλλία**Στόχος:** Περιφερειακή ανάπτυξη**Αριθμός ενίσχυσης:** N 63/03**Νομική βάση:** Progetto di deliberazione della Giunta regionale in ordine alla direttive di attuazione della misura 4.1 del POR Sardegna 2000-2006**Τίτλος:** Ενίσχυση για την ενεργειακή αξιοποίηση των ζωικών αλεύρων υπέρ της εταιρείας Caillaud**Προϋπολογισμός:** 11 152 000 ευρώ**Στόχος:** Παραγωγή ενέργειας μέσω της καύσης ζωικών αποβλήτων**Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης:****Νομική βάση:** Délibération du Conseil d'Administration de l'ADEME

i) επενδυτικές ενισχύσεις: σύμφωνα με τον ιταλικό χάρτη περιφερειακών ενισχύσεων 2000-2006·

Προϋπολογισμός: Επενδυτική ενίσχυση: 6,99 εκατ. ευρώ. Λειτουργική ενίσχυση: 3,62 εκατ. ευρώ με αναγωγή στην παρούσα αξία για διάστημα 5 ετών

ii) ενισχύσεις για υπηρεσίες παροχής συμβουλών: 50 % ΑΙΕ

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: 40 % των επιλέξιμων δαπανών για την επενδυτική ενίσχυση. 48,73 % κατά μέσο όρο για τη λειτουργική ενίσχυση**Διάρκεια:** Έως τις 31.12.2006

Διάρκεια: 5 έτη

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: 11.6.2003

Κράτος μέλος: Σουηδία

Αριθμός ενίσχυσης: N 726/02

Τίτλος: Παραγωγή θερμότητας σε εγκαταστάσεις συνδυασμένης παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρισμού

Στόχος: Φορολογικές εκπτώσεις και απαλλαγές από το σουηδικό φόρο ενέργειας και CO² επί των ορυκτών καυσίμων, υπέρ μονάδων συνδυασμένης παραγωγής θερμότητας και ηλεκτρισμού (CHP) οι

οποίες χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα με σκοπό την παραγωγή θερμότητας για το σύστημα αστικής θέρμανσης

Νομική βάση: Lag (1994:1776) om skatt på energi (LSE) 6a kap. 3 §, 9 kap. 5 och 9 §§ samt 11 kap. 10 §

Προϋπολογισμός: 640 εκατ. SEK (70 εκατ. ευρώ)

Ένταση ή ποσό της ενίσχυσης: Μεταξύ 22 % και 24 % της συνολικής φορολογικής επιβάρυνσης (φόρος ενέργειας και φόρος CO² επί των ορυκτών καυσίμων για σκοπούς θέρμανσης, ανάλογα με το καύσιμο)

Διάρκεια: 31.12.2005

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

**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση
(Υπόθεση COMP/M.3199 — Bank One Corporation/Quintiles)**

(2003/C 202/06)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Στις 20 Αυγούστου 2003, η Επιτροπή αποφάσισε να μην διατυπώσει αντιρρήσεις για την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την αναγνωρίσει ως σύμφωνη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην αγγλική γλώσσα και θα δημοσιοποιηθεί αφού διαγραφούν τα επαγγελματικά απόρρητα που ίσως περιέχει. Θα διατίθεται:

- υπό έντυπη μορφή μέσω των γραφείων πωλήσεως της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε οπισθόφυλλο),
- υπό ηλεκτρονική μορφή στη βάση δεδομένων CELEX (έκδοση «CEN»), όπου φέρει αριθμό εγγράφου 303M3199. Το CELEX είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα τεκμηρίωσης του κοινοτικού δικαίου.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συνδρομές, απευθυνθείτε στη διεύθυνση:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Τηλ.: (+352) 2929 42718, φαξ: (+352) 2929 42709.

Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης
[Υπόθεση COMP/M.3232 — Trelleborg/Smiths (PSS Division)]
(2003/C 202/07)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. Στις 18 Αυγούστου 2003, η Επιτροπή έλαβε γνωστοποίηση 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 η επιχείρηση Trelleborg AB («Trelleborg», Σουηδία) αποκτά με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού του Συμβουλίου τις επιχειρήσεις πολυμερισμένων διαλυμάτων στεγανοποίησης (PSS) του ομίλου Smiths Group plc («Smiths PSS», Ηνωμένο Βασίλειο), με αγορά μετοχών και στοιχείων του ενεργητικού.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— Trelleborg: κατασκευή συστημάτων κατά των κραδασμών για αυτοκίνητες και βιομηχανικές εφαρμογές, προϊόντα και λύσεις για την εξάλειψη του θορύβου στα αυτοκίνητα οχήματα, συστατικά για τα συστήματα ψύξης και αερισμού των αυτοκινήτων, συστήματα τροχών, βιομηχανικά συστήματα ρευστών, μηχανικά διαλύματα με βάση πολυμερισμένα υλικά και πολυμερή και ασφαλτούχα προϊόντα που προορίζονται για τη στεγανοποίηση,

— Smiths PSS: κατασκευή πολυμερών στεγανώσεων για βιομηχανικές χρήσεις, συμπεριλαμβανομένης της αυτοκινητοβιομηχανίας, πετρέλαιο και φυσικό αέριο, κατασκευαστικές, φαρμακευτικές, χημικές, πετροχημικές, αεροδιαστημικές, θαλάσσιες επιχειρήσεις και βιομηχανίες χαρτοπολτού και χαρτιού.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα μπορούσε να εμπέσει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού.

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.3232 — Trelleborg/Smiths (PSS Division). 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,
Μητρώο Συγχωνεύσεων,
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.

Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης
(Υπόθεση COMP/M.3200 — Toshiba/Mitsubishi Electric/JV)

Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία

(2003/C 202/08)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. Στις 18 Αυγούστου 2003, 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 ιαπωνικές επιχειρήσεις Toshiba Corporation («Toshiba») και Mitsubishi Electric Corporation («Mitsubishi Electric») αποκτούν με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ανωτέρω κανονισμού έλεγχο της Toshiba Mitsubishi-Electric Industrial Systems Corporation («JV») με αγορά μετοχών σε νεοδημιουργηθείσα εταιρεία που αποτελεί κοινή επιχείρηση.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

- Toshiba: κατασκευαστής μεγάλης κλίμακας ηλεκτρικών και ηλεκτρονικών προϊόντων,
- Mitsubishi Electric: κατασκευή, μάρκετινγκ και πώληση ηλεκτρικού και ηλεκτρονικού εξοπλισμού, ηλεκτρονικά προϊόντα καταπόλησης, βιομηχανική τεχνολογία, ενέργεια, μεταφορικός και οικοδομικός εξοπλισμός,
- JV: ηλεκτρικά συστήματα και συστήματα αυτοματοποίησης για βιομηχανικές κατασκευαστικές εγκαταστάσεις.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα μπορούσε να εμπέσει 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 οποιοδήποτε 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.3200 — Toshiba/Mitsubishi Electric/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,
Μητρώο Συγχωνεύσεων,
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.

Ανακοίνωση της Επιτροπής στο πλαίσιο της εφαρμογής της οδηγίας 73/23/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 19ης Φεβρουαρίου 1973 ⁽¹⁾ περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο ηλεκτρολογικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσεως, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 93/68/ΕΟΚ ⁽²⁾

(2003/C 202/09)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Κατ' εφαρμογήν της οδηγίας 73/23/ΕΟΚ, της 19ης Φεβρουαρίου 1973, περί προσεγγίσεως των νομοθεσιών των κρατών μελών των αναφερομένων στο ηλεκτρολογικό υλικό που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εντός ορισμένων ορίων τάσεως, όπως τροποποιήθηκε από την οδηγία 93/68/ΕΟΚ, η Επιτροπή ανακοινώνει τις εξής πληροφορίες:

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ ΠΟΥ ΚΟΙΝΟΠΟΙΗΘΗΚΑΝ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΣΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ, ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΠΟΥ ΠΡΟΒΛΕΠΕΤΑΙ ΣΤΟ ΑΡΘΡΟ 11

ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ

Άρθρα 8 και 9

AIB-Vincotte International
Elektrisch Proeflaboratorium/Laboratoire d'essais électriques
André Drouartlaan, 27-29/Avenue André Drouart 27-29
B-1160 Brussels

Alcatel Bell SA
Francis Wellesplein, 1
B-2018 Antwerpen

NVBB VZW — ANPI ASBL
Parc Scientifique
B-1348 Louvain-la-Neuve

CEBEC Registered Quality SCRL
Fr. Van Kalkenlaan 9A/Avenue F. Van Kalken 9A
B-1070 Brussels

ISSeP
Zetel van Colfontaine/Siège de Colfontaine
Rue Grande 60
B-7340 Pâturages

Proeflaboratorium voor de veiligheid van het elektrisch materieel/Laboratoire d'essais pour la sécurité du matériel électrique
Zennestraat, 17A/Rue de la Senne 17A
B-1000 Brussels

Laborelec
Centraal Laboratorium voor Elektriciteit (CIE)/
Laboratoire Central d'Electricité (LCE)
Rodestraat, 125/Rue de Rhode 125
B-1630 Linkebeek

ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ

Άρθρο 8

UL International Demko A/S
Lyskær 8
Postboks 514
DK-2730 Herlev

Άρθρο 9

Elektricitetsrådet
Gothersgade 160
DK-1123 København K

ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ

Άρθρα 8 και 9

TÜV Saarland e.V.
Am TÜV 1
D-66280 Sulzbach

RWTÜV Anlagentechnik GmbH
Kurfürstenstraße 58
D-45138 Essen

TÜV Nord e.V.
TÜV CERT-Zertifizierungsstelle
Große Bahnstraße 31
D-22525 Hamburg

Berufsgenossenschaftliches Institut für Arbeitssicherheit — BIA
Prüf- und Zertifizierungsstelle im BG-Prüfzert
Alte Heerstraße 111
D-53757 Sankt Augustin

Fachausschuss „Druck- und Papierverarbeitung“
Prüf- und Zertifizierungsstelle im BG-Prüfzert
Rheinstraße 6—8
D-65185 Wiesbaden

Fachausschuss „Nahrungs- und Genussmittel“
Prüf- und Zertifizierungsstelle im BG-Prüfzert
Dynamostraße 11
D-68165 Mannheim

TÜV Product Service GmbH
Ridlerstraße 31
D-80339 München

ITS Testing und Certification GmbH
Heilbronner Straße 5
D-70771 Leinfelden-Echterdingen

Landesgewerbeanstalt Bayern
Prüfstelle für Gerätesicherheit
Tillystraße 2
D-90431 Nürnberg

⁽¹⁾ EE L 77 της 26.3.1973.

⁽²⁾ EE L 220 της 30.8.1993.

TÜV Rheinland Product Safety GmbH
Am Grauen Stein
D-51105 Köln

Fachausschuss „Elektrotechnik“
Prüf- und Zertifizierungsstelle im BG-Prüfzert
Gustav-Heinemann-Ufer 130
D-50968 Köln

Deutsche Prüfstelle für Land- und Forsttechnik (DPLF)
Weißensteinstraße 70/72
D-34131 Kassel

VDE-Verband der Elektrotechnik
Elektronik Informationstechnik e.V.
Merianstraße 28
D-63069 Offenbach

SLG Prüf- und Zertifizierungs GmbH
Burgstädter Straße 20
D-09232 Hartmannsdorf

Electronic Technology Systems
Dr. Genz GmbH
Storkower Straße 38c
D-15526 Reichenwalde b. Berlin

NEMKO GmbH & Co. KG
Reetzstraße 58
D-76327 Pfinztal

KEMA — IEV
Ingenieurunternehmen für Energieversorgung GmbH
Gostritzer Straße 61—63
D-01217 Dresden

Fachausschüsse „Eisen und Metall III und Hebezeuge“
Prüf- und Zertifizierungsstelle im BG-Prüfzert
Graf-Recke-Straße 69
D-40239 Düsseldorf

TÜV Thüringen Anlagentechnik GmbH
Melchendorfer Straße 64
D-99096 Erfurt

EUROCAT GmbH Institute for Certification and Testing
Wittichstraße 2
D-64295 Darmstadt

ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ

Άρθρα 8 και 9

Asociación Española de Normalización y Certificación
AENOR
C/ Génova 6
E-28004 Madrid

Laboratorio General de Ensayo e Investigación de la Generalitat
de Catalunya
LGAI

Ctra. Acceso Facultad de Medicina de la UAB
E-08290 Cerdanyola del Vallès (Barcelona)

Centro de Investigación Tecnológica
Labein
Cuesta de Olaveaga, 16
E-48013 Bilbao

Laboratorio Central Oficial de Electrotécnica
LCOE
C/ José Gutiérrez Abascal, nº 2
E-28006 Madrid

Centro de Ensayos, Innovación y Servicios
CEIS
Ctra. de Villaviciosa de Odón a Móstoles km. 1,700
E-28935 Mostoles (Madrid)

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Άρθρα 8 και 9

Hellenic Organization for Standardization (ELOT)
Acharnon Street 313
GR-111 45 Athens

C3T SA
Kilkis Industrial Area
PO BOX 50
GR-611 00 Kilkis

Hellenic Electronic Equipment quality Assurance
Center (H.E.E.Q.A.C.) SA
6, Ierosolimon Str.
GR-112 52 Athens

Public Power Corporation
Testing, Research and Standards Center (TRSC/PPC)
9, Leontariou Str., Kanza
GR-153 44 Pallini Attikis

Labor SA
Ethnikis Antistaseos 84
GR-153 44 Pallini Attikis

ΦΙΝΛΑΝΔΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Άρθρα 8 και 9

SGS Fimko Ltd
Särkiniementie 3, PO Box 30
FIN-00211 Helsinki

ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Άρθρο 8

Laboratoire National d'Essais (LNE)
1, rue Gaston-Boissier
F-75724 Paris Cedex 15

Laboratoire Central des Industries Électriques (LCIE)
33, avenue du Général-Leclerc — BP 8
F-92266 Fontenay-aux-Roses Cedex

Emitech
3, rue des Coudriers
ZA de l'Observatoire
F-78180 Montigny-le-Bretonneux

Emitech Atlantique
15, rue de la Claie
ZI Angers-Beaucouzé
F-49070 Beaucouzé

ACTS
Les Peupliers
17, rue du Vertuquet
F-59960 Neuville en Ferrain

SMEE Actions Mesures
ZI des Blanchisseries
F-38500 Voiron

Άρθρο 9
Union Technique de l'Électricité (UTE)
33, avenue du Général-Leclerc — BP 23
F-92262 Fontenay-aux-Roses Cedex

ΙΡΛΑΝΔΙΑ

Άρθρα 8 και 9
Enterprise Ireland
Glasnevin
Dublin 9
Ireland

ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Άρθρα 8 και 9
Istituto elettrotecnico nazionale
Galileo Ferraris — IENGF
Corso Massimo d'Azeglio, 42
I-10125 Torino

Centro elettrotecnico sperimentale italiano
G. Motta SpA — CESI
Via Rubattino, 54
I-20134 Milano

Istituto italiano del marchio di qualità IMQ SpA
Via Quintiliano, 43
I-20138 Milano

Άρθρο 8
Agenzia per l'alta tecnologia SpA — CESVIT
Via Pian dei Carpini, 28
I-50127 Firenze

Istituto italiano della saldatura — IIS
Lungobisagno Istria, 15
I-16141 Genova

Tecnos Srl
Via Monte Pelmo, 8
I-33170 Pordenone

Istituto di Ricerche e Collaudi M. Masini Srl
Via Moscova, 11
I-20017 Rho (Milano)

Italcert
Viale Sarca, 336
I-20126 Milano

Istituto Ricerche Prove ed Analisi Srl — CPM
Via Artigiani, 63
I-25040 Bienna (BS)

ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ

Άρθρα 8 και 9
Société Nationale de Certification et d'Homologation
Sàrl (SNCH)
11, rue de Luxembourg
L-5230 Sandweiler

ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ

Άρθρα 8 και 9
KEMA Quality BV
Utrechtseweg 310
6812 AR Arnhem
(Postbus 9035 — 6800 ET Arnhem)
Nederland

TNO E.P.S.
Smidshornweg 18
Postbus 15
9822 ZG Niekerk
Nederland

Gastec NV
Wilmersdorf 50
7327 AC Apeldoorn
Nederland

ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΝΟΡΒΗΓΙΑΣ

Άρθρα 8 και 9
Det Norske Veritas A/S
Prøvelaboratoriet, Divisjon Norden
Veritasveien 1
PO Box 300
N-1322 Høvik

Nemko AS
Gaustadalleen 30
Postboks 73 Blindern
N-0314 Oslo

ΑΥΣΤΡΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Άρθρα 8 και 9
Österreichischen Verband für Elektrotechnik (ÖVE)
Prüfwesen und Zertifizierung
Kahlenbergerstraße 2b/2/1
A-1190 Wien

Österreichisches Forschungs- und Prüfzentrum Arsenal GmbH
— (ÖFPZ-Arsenal)
Faradaygasse 3
A-1030 Wien

TGM Versuchsanstalt für Elektrotechnik (TGM-VA/E)
Wexstraße 19-23
A-1200 Wien

Gesellschaft zur Prüfung elektrotechnischer
Industrieprodukte GmbH
CTI — Cooperative Testing Institute
Einzingerstraße 4
A-1210 Wien

Technischer Überwachungs-Verein Österreich
TÜV A
Krugerstraße 16
A-1015 Wien

ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Άρθρα 8 και 9

Instituto Electrotécnico Português (IEP)
Rua de S. Gens, n.º 3717
P-4450 Matosinhos

CATIM — Centro de Apoio Tecnológico à Industria
Metalomecânica
Rua dos Plátanos, 197
P-4100 Porto

Άρθρο 8

Instituto de Soldadura e Qualidade (ISQ)
EN 249 — Km 3, Cabanas — Leião
(Taguspark), apartado 119
P-2781 Oeiras Codex

Laboratório Industrial da Qualidade (LIQ)
Apartado 228
P-3751 Águeda Codex

ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ

Άρθρα 8 και 9

SEMKO AB
Torshamnsgatan 43
Box 1103
S-164 22 Kista

ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΒΟΡΕΙΑΣ
ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ

Άρθρα 8 και 9

AMTAC Laboratories Ltd
Norman Road
Broadheath
Altrincham
Cheshire WA14 4EP
United Kingdom

Nemko Limited
15 Chelsea Fields Estate
Western Road
London SW19 2QA
United Kingdom

ITS Testing and Certification Ltd
ITS House
Cleeve Road
Leatherhead
Surrey KT22 7SB
United Kingdom

TUV Product Service Limited
Segensworth Road
Fareham
Hampshire PO15 5RH
United Kingdom

KTL
Saxon Way
Priory Park West
Hull HU13 9PB
United Kingdom

SGS United Kingdom Ltd
South Industrial Estate
Bowburn
Durham DH6 5AD
United Kingdom

ASTA Certification Services
ASTA House
Chestnut Field
Rugby
Warwickshire CV21 2TL
United Kingdom

British Approvals Board for Telecommunications (BABT)
Claremont House
34 Molesey Road
Hersham
Walton-on-Thames
Surrey KT12 4RQ
United Kingdom

British Approvals Service for Cables (BASEC)
23 Presley Way
Crownhill
Milton Keynes MK8 0ES
United Kingdom

British Electrotechnical Approvals Board (BEAB)
1 Station View
Guildford
Surrey GU1 4JY
United Kingdom

BSI Product Services
Maylands Avenue
Hemel Hempstead
Herts HP2 4SQ
United Kingdom

Specialised Technology Resources (UK) Ltd
10 Portman Road
Reading
Berkshire RG30 1EA
United Kingdom

TRL Compliance Services Ltd
Safety Division
Moss View
Nipe Lane, Up Holland
West Lancashire WN8 9PY
United Kingdom

The Lighting Association
Stafford Park 7
Telford
Shropshire TF3 3BQ
United Kingdom

Technology International (Europe) Ltd
41-42 Shrivenham Hundred Business Park
Shrivenham
Swindon
Wiltshire SN6 8TZ
United Kingdom

UL International (UK) Ltd
Wonersh House (Building C)
The Guildway
Old Portsmouth Road
Guildford
Surrey GU3 1LR
United Kingdom

Celestica Limited
Westfields House, West Avenue
Kingsgrove
Stock-on-Trent
Staffordshire ST7 1TL
United Kingdom

CCQS (UK) Ltd
18 Creffield Road
London W5 3RD
United Kingdom

Προειδοποίηση: Ο κατάλογος αυτός αντικαθιστά τους προηγούμενους καταλόγους που δημοσιεύθηκαν στην
Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΤΡΑΠΕΖΑ

ΓΝΩΜΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

της 15ης Αυγούστου 2003

κατόπιν αιτήματος του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με την ανάλυση και τη συνεργασία όσον αφορά τα κίβδηλα κέρματα ευρώ [COM(2003) 426 τελικό]

(CON/2003/16)

(2003/C 202/10)

1. Στις 30 Ιουλίου 2003, η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) έλαβε αίτημα του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης να διατυπώσει τη γνώμη της αναφορικά με πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με την ανάλυση και τη συνεργασία όσον αφορά τα κίβδηλα κέρματα ευρώ [COM(2003) 426 τελικό] (εφεξής καλούμενη «πρόταση απόφασης»).
2. Η αρμοδιότητα της ΕΚΤ να διατυπώνει τη γνώμη της βασίζεται στο άρθρο 105 παράγραφος 4 πρώτη περίπτωση της συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και στο άρθρο 4 στοιχείο α) πρώτη περίπτωση του Καταστατικού του Ευρωπαϊκού Συστήματος Κεντρικών Τραπεζών και της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, δεδομένου ότι η πρόταση απόφασης περιλαμβάνει διατάξεις που επηρεάζουν τη συνεργασία όσον αφορά τα κίβδηλα κέρματα ευρώ. Η παρούσα γνώμη εκδόθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΕΚΤ, σύμφωνα με το άρθρο 17.5 πρώτη πρόταση του εσωτερικού κανονισμού της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας.
3. Ο κύριος στόχος της πρότασης απόφασης είναι να εξασφαλίσει τη συνέχεια και την ανεξαρτησία της προστασίας των κερμάτων ευρώ από την παραχάραξη. Ο στόχος αυτός θα επιτευχθεί αναθέτοντας στην Επιτροπή την αρμοδιότητα να διασφαλίζει τη λειτουργία του Ευρωπαϊκού Τεχνικού και Επιστημονικού Κέντρου (εφεξής καλούμενου «ΕΤΕΚ») και το συντονισμό των ενεργειών των αρμοδίων τεχνικών αρχών των κρατών μελών για την προστασία των κερμάτων ευρώ από την παραχάραξη. Το άρθρο 5 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1338/2001 του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 2001 σχετικά με τον καθορισμό των αναγκαίων μέτρων για την προστασία του ευρώ από την παραχάραξη και την κίβδηλεια ⁽¹⁾, όπως συμπληρώθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1339/2001 του Συμβουλίου της 28ης Ιουνίου 2001 ⁽²⁾, (εφεξής καλούμενου «κανονισμός του Συμβουλίου») προβλέπει την ανάλυση και ταξινόμηση των κίβδηλων κερμάτων από το Εθνικό Κέντρο Ανάλυσης Κερμάτων σε κάθε κράτος μέλος και από το ΕΤΕΚ. Το ΕΤΕΚ ασκεί προσωρινά τα καθήκοντά του στο γαλλικό νομισματοκοπείο, ενώ η Επιτροπή έχει αναλάβει τη διοικητική υποστήριξη και τη διαχείρισή του, όπως εκτιθέται στις επιστολές που ανταλλάγησαν μεταξύ του προέδρου του Συμβουλίου και του υπουργού οικονομικών της Γαλλίας στις 28 Φεβρουαρίου και 9 Ιουνίου 2000. Σε έκθεση που εκπονήθηκε με ευθύνη των διευθυντών των νομισματοκοπειών της ΕΕ εκφράστηκε ικανοποίηση για το έργο που έχει επιτελέσει το ΕΤΕΚ. Η έκθεση κατέληξε στο συμπέρασμα ότι οι εγκαταστάσεις στις οποίες ασκεί επί του παρόντος τις δραστηριότητές του το ΕΤΕΚ είναι κατάλληλες και ότι η Επιτροπή εξασφαλίζει το κατάλληλο διοικητικό και θεσμικό πλαίσιο όσον αφορά την αποτελεσματικότητα και την ανεξαρτησία.
4. Η ΕΚΤ συμφωνεί με τη θετική γνώμη των διευθυντών των νομισματοκοπειών της ΕΕ όσον αφορά το έργο που έχει επιτελέσει μέχρι σήμερα το ΕΤΕΚ. Συμφωνεί επίσης ότι προκειμένου να εξασφαλιστεί η συνέχεια και η ανεξαρτησία στο πλαίσιο της προστασίας των κερμάτων ευρώ από την παραχάραξη πρέπει να ληφθεί οριστική απόφαση όσον αφορά τον τόπο εγκατάστασης του ΕΤΕΚ. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΚΤ γενικά επιδοκιμάζει και στηρίζει την πρόταση απόφασης, σύμφωνα με την οποία η Επιτροπή διασφαλίζει τη λειτουργία του ΕΤΕΚ και το συντονισμό των τεχνικών δραστηριοτήτων των κρατών μελών για την προστασία των κερμάτων ευρώ από την παραχάραξη. Σχετικά, η ΕΚΤ επισημαίνει ότι η έκφραση «αρμόδιες τεχνικές αρχές» που χρησιμοποιείται στο άρθρο μόνο της πρότασης απόφασης δεν είναι σαφής. Συνιστά να αντικατασταθεί με τον όρο «αρμόδιες εθνικές αρχές», όπως αυτές ορίζονται στο άρθρο 2 στοιχείο β) του κανονισμού του Συμβουλίου.
5. Η ΕΚΤ επισημαίνει ότι συμφώνως προς το άρθρο 5 παράγραφος 4 του κανονισμού του Συμβουλίου, το ΕΤΕΚ οφείλει επίσης να ανακοινώνει τα τελικά αποτελέσματα των αναλύσεων του όσον αφορά τα κίβδηλα κέρματα ευρώ, μεταξύ άλλων, στην Επιτροπή και στην ΕΚΤ, σε συνάρτηση με τις αντίστοιχες αρμοδιότητές τους. Αφετέρου, το ΕΤΕΚ έχει πρόσβαση στα τεχνικά και στατιστικά δεδομένα τα οποία είναι αποθηκευμένα στην ΕΚΤ όσον αφορά τα κίβδηλα κέρματα ευρώ. Η ΕΚΤ θα ήθελε να επιστήσει την προσοχή στο γεγονός ότι είναι αρμόδια, σε συνεργασία με την Επιτροπή και το ΕΤΕΚ, για τον καθορισμό των ρυθμίσεων εφαρμογής του άρθρου 5 παράγραφος 4 του κανονισμού του Συμβουλίου.

⁽¹⁾ ΕΕ L 181 της 4.7.2001, σ. 6.

⁽²⁾ ΕΕ L 181 της 4.7.2001, σ. 11.

6. Τέλος, η ΕΚΤ σημειώνει ότι η Επιτροπή πρόκειται να εκδώσει μεταγενέστερη απόφαση για την υλοποίηση των αρμοδιοτήτων που της παρέχει η πρόταση απόφασης. Η ΕΚΤ θα εκδώσει χωριστή γνώμη για την εν λόγω απόφαση, όταν θα της ζητηθεί από την Επιτροπή.
7. Η παρούσα γνώμη δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Φρανκφούρτη, 15 Αυγούστου 2003.

*Το μέλος της εκτελεστικής
επιτροπής της ΕΚΤ*

Tommaso PADOA-SCHIOPPA

*Το μέλος της εκτελεστικής
επιτροπής της ΕΚΤ*

Gertrude TUMPEL-GUGERELL

III

(Πληροφορίες)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Προσθήκη στην πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2003-2004 στο πλαίσιο της δεύτερης φάσης του προγράμματος Leonardo da Vinci (EAC/15/02)

(2003/C 202/11)

Από τη δημοσίευση της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 2003-2004 στο πλαίσιο της δεύτερης φάσης του προγράμματος Leonardo da Vinci (EAC/15/02) ⁽¹⁾, το Συμβούλιο εξέδωσε στις 25 Ιουνίου 2002 τον κανονισμό 1605/2002 για τη θέσπιση του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Το Συμβούλιο εξάλλου εξέδωσε στις 19 Δεκεμβρίου 2002 ψήφισμα σχετικά με την προαγωγή της ενισχυμένης ευρωπαϊκής συνεργασίας στον τομέα της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης ⁽²⁾.

Προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις αυτές, η πρόσκληση υποβολής προτάσεων 2003-2004 στο πλαίσιο της δεύτερης φάσης του προγράμματος Leonardo da Vinci (EAC/15/02) ⁽³⁾ τροποποιείται ως εξής:

1. Προστίθεται η παρακάτω παράγραφος στο κεφάλαιο II:

«Η Επιτροπή εφιστά την προσοχή των αναδόχων στο **ψήφισμα του Συμβουλίου της 19ης Δεκεμβρίου 2002 σχετικά με την προαγωγή της ενισχυμένης ευρωπαϊκής συνεργασίας στον τομέα της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης** ⁽⁴⁾ και στις προτεραιότητες που καθορίζουν καθώς είναι ιδιαίτερα σχετικές με το πρόγραμμα Leonardo da Vinci.»

2. Το κεφάλαιο XII διαγράφεται και αντικαθίσταται από τις ακόλουθες διατάξεις:

«XII. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ**1. Συμμετοχή στο πρόγραμμα**

Σύμφωνα με το άρθρο 4 της απόφασης του Συμβουλίου 1999/382/EK για τη θέσπιση της δεύτερης φάσης του προγράμματος Leonardo da Vinci ⁽⁵⁾, «η πρόσβαση στο παρόν πρόγραμμα είναι ανοικτή σε όλους τους δημόσιους ή/και ιδιωτικούς οργανισμούς και ιδρύματα που ασκούν δραστηριότητες στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης, και ιδίως:

α) στα ιδρύματα, στα κέντρα και τους οργανισμούς επαγγελματικής κατάρτισης όλων των επιπέδων, συμπεριλαμβανομένων των πανεπιστημίων,

β) σε κέντρα και οργανισμούς έρευνας,

γ) σε επιχειρήσεις ⁽⁶⁾, ιδίως τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις και τις βιοτεχνίες, ή σε φορείς του δημόσιου ή ιδιωτικού τομέα, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που παρεμβαίνουν στον τομέα της κατάρτισης,

δ) σε εμπορικούς οργανισμούς, μεταξύ άλλων σε εμπορικά επιμελητήρια, κ.λπ.

ε) στους κοινωνικούς εταίρους,

στ) σε τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και οργανισμούς,

ζ) σε μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, οργανισμούς εθελοντικών δραστηριοτήτων και μη κυβερνητικούς οργανισμούς (ΜΚΟ).»

Οι ανωτέρω οργανισμοί και ιδρύματα πρέπει να εδρεύουν σε μια από τις χώρες που συμμετέχουν στο πρόγραμμα Leonardo da Vinci. Πριν από τη διάθεση οποιασδήποτε επιδότησης σε επιλεγμένα σχέδια, ο εθνικός φορέας ή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ⁽⁷⁾ θα ζητήσει το νομικό καθεστώς του οργανισμού υλοποίησης.

2. Διαδικασίες επιλογής και χορήγησης των επιδοτήσεων

Οι υποβαλλόμενες προτάσεις αξιολογούνται και οι επιδοτήσεις χορηγούνται με βάση τρεις τύπους διαδικασιών, τις λεγόμενες Α, Β και Γ, ανάλογα με τα υπό εξέταση μέτρα. Οι διαδικασίες αυτές περιγράφονται στην απόφαση του Συμβουλίου για τη θέσπιση του δεύτερου σταδίου του προγράμματος ⁽⁸⁾ και στο **κεφάλαιο VII** του Γενικού Οδηγού Υποβολής Προτάσεων. Οι υπεύθυνοι των σχεδίων που θα επιλεγούν θα ενημερωθούν εγγράφως για τα αποτελέσματα των διαδικασιών και θα έχουν τη δυνατότητα να συνάψουν σύμβαση με τον εθνικό φορέα ή την Επιτροπή, ανάλογα με την εφαρμοζόμενη διαδικασία.

⁽¹⁾ ΕΕ C 117 της 18.5.2002, σ. 10.

⁽²⁾ ΕΕ C 13 της 18.1.2002, σ. 2.

⁽³⁾ ΕΕ C 117 της 18.5.2002, σ. 10.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 13 της 18.1.2002, σ. 2.

⁽⁵⁾ Απόφαση 1999/382/EK του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, για τη θέσπιση του δεύτερου σταδίου του κοινοτικού προγράμματος δράσης στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης «Leonardo da Vinci» (ΕΕ L 146 της 11.6.1999 σ. 33).

⁽⁶⁾ Δηλαδή «κάθε επιχείρηση του ιδιωτικού ή δημόσιου τομέα, ανεξαρτήτως μεγέθους, νομικής μορφής και οικονομικού κλάδου στον οποίο αναπτύσσει δραστηριότητα, καθώς και όλοι οι τύποι οικονομικής δραστηριότητας, συμπεριλαμβανομένης της κοινωνικής οικονομίας» (βλ. απόφαση 1999/382/EK του Συμβουλίου για τη θέσπιση του δεύτερου σταδίου του κοινοτικού προγράμματος δράσης στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης «Leonardo da Vinci», παράρτημα III).

⁽⁷⁾ Αποκλειστικά για τη διαδικασία Γ.

⁽⁸⁾ Παράρτημα I, τμήμα III της απόφασης 1999/382/EK του Συμβουλίου, της 26ης Απριλίου 1999, για τη θέσπιση του δεύτερου σταδίου του κοινοτικού προγράμματος δράσης στον τομέα της επαγγελματικής κατάρτισης «Leonardo da Vinci» (ΕΕ L 146 της 11.6.1999 σ. 33).

Η πιθανή ημερομηνία περάτωσης των διαδικασιών αναφέρεται στο κεφάλαιο X της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 2003-2004.

Σ' ότι αφορά τις πιθανές ημερομηνίες ολοκλήρωσης των διαδικασιών,

— για τη διαδικασία A, οι Εθνικές Υπηρεσίες θα πρέπει να ενημερώσουν τους φορείς για τα αποτελέσματα της αξιολόγησης, επιλογής ή όχι του προγράμματός τους σε εύλογο διάστημα περίπου τριών μηνών μετά από την ημερομηνία λήξης των προτάσεων·

— για τη διαδικασία B, οι ημερομηνίες παρουσιάζονται στο κεφάλαιο X της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 2003-2004.

Η πιθανή ημερομηνία έναρξης των σχεδίων που θα επιλεγούν είναι η εξής:

— Για τα σχέδια της διαδικασίας A: η 1η Ιουνίου 2004

— Για τα σχέδια της διαδικασίας B και Γ: η 1η Σεπτεμβρίου 2004.

3. Αρχές χορήγησης των επιδοτήσεων

Οι χορηγούμενες επιδοτήσεις στο πλαίσιο της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προτάσεων, καθώς και οι τυχόν εθνικές προκλήσεις προκηρυχθούν με βάση τη διαδικασία A, υπόκεινται στις διατάξεις του τίτλου VI "Επιδοτήσεις" του νέου δημοσιονομικού κανονισμού των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων⁽⁹⁾. Σύμφωνα με τον κανονισμό, η χορήγηση των επιδοτήσεων υπόκειται στις εξής αρχές:

— Η χορήγηση επιδοτήσεων υπόκειται στις αρχές της διαφάνειας και της ίσης μεταχείρισης των προτάσεων και των υποψηφίων.

— Οι επιδοτήσεις πρέπει να συνοδεύονται από συγχρηματοδότηση (εκτός από τα σχέδια της διαδικασίας A).

— Για την ίδια ενέργεια μπορεί να χορηγηθεί μόνο μία επιδότηση εις βάρος του προϋπολογισμού υπέρ του ίδιου δικαιούχου. Συνεπώς **ο υποψήφιος ανάδοχος ή μέλη της ίδιας σύμπραξης δεν επιτρέπεται να υποβάλουν, κατά το ίδιο έτος επιλογής, περισσότερες από μία αιτήσεις χρηματοδότησης από το πρόγραμμα Leonardo da Vinci για την ίδια πρόταση, ανεξάρτητα από τη διαδικασία επιλογής στην οποία υπόκειται η πρόταση και το φορέα⁽¹⁰⁾ στον οποίο υποβάλλεται. Το ίδιο έργο μπορεί να χρηματοδοτηθεί από το Leonardo da Vinci μόνο μία φορά.**

⁽⁹⁾ Κανονισμός αριθ. 1605/2002 του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, για τη θέσπιση του δημοσιονομικού κανονισμού που εφαρμόζεται στο γενικό προϋπολογισμό των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (δημοσιεύτηκε στο τεύχος της Επίσημης Εφημερίδας αριθ. L 248 της 16/09/2002 και οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να τον συμβουλευτούν σε όλες τις γλώσσες στην εξής ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://europa.eu.int/eur-lex>).

⁽¹⁰⁾ Επιτροπή ή/και εθνικοί φορείς.

— Η επιδότηση ενεργειών που έχουν ήδη αρχίσει χορηγείται μόνον σε εξαιρετικές περιπτώσεις στις οποίες ο αιτών είναι σε θέση να αποδείξει ότι η δράση ήταν απαραίτητο να αρχίσει πριν από την υπογραφή της σύμβασης.

— Στις περιπτώσεις αυτές, ωστόσο, οι επιλέξιμες για χρηματοδότηση δαπάνες δεν μπορούν να προηγούνται της ημερομηνίας υποβολής της αίτησης επιδότησης. Σε κάθε περίπτωση απαγορεύεται η αναδρομική χορήγηση επιδοτήσεων για ενέργειες που έχουν ήδη περατωθεί.

— Η επιδότηση δεν μπορεί να έχει ως αντικείμενο ή ως αποτέλεσμα την παροχή κέρδους κατά τη διάρκεια της σύμβασης. Ωστόσο, η ανωτέρω διάταξη δεν εφαρμόζεται στις υποτροφίες που καταβάλλονται στα φυσικά πρόσωπα. Τυχόν έσοδα, σε περίπτωση εμπορικής εκμετάλλευσης, κατά τη διάρκεια της σύμβασης, προϊόντων που προκύπτουν από την εκτέλεση σχεδίων υπό τις διαδικασίες B και Γ, πρέπει να δηλώνονται στις εκθέσεις προς τον εθνικό φορέα ή την Επιτροπή, ανάλογα με τη διαδικασία. Όλα τα έσοδα που προκύπτουν από το σχέδιο και εισπράττονται από τους φορείς της σύμπραξης περιορίζουν την οικονομική συμμετοχή του προγράμματος Leonardo da Vinci στο ποσό που απαιτείται για την ισοσκελίση των εσόδων με τις δαπάνες.

4. Υποβολή των προτάσεων

Οι υποψήφιοι αποστέλλουν τις προτάσεις τους εγγράφως δέοντως υπογεγραμμένες από το νομικό τους εκπρόσωπο. **Μόνο οι έγγραφες προτάσεις θα ληφθούν υπόψη** κατά την αξιολόγηση σχετικά με την επιλεξιμότητα των προτάσεων.

Οι αιτούντες προσκαλούνται να υποβάλουν τις προτάσεις τους σε ηλεκτρονική μορφή, έτσι ώστε τα δεδομένα τους να μπορούν να χρησιμοποιηθούν και πάλι σε μεταγενέστερη φάση και να διευκολυνθούν οι εθνικοί φορείς και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στην επεξεργασία των δεδομένων αυτών. Η ηλεκτρονική υποβολή των προτάσεων πρέπει να γίνει στην εξής διεύθυνση:

<http://leonardo.cec.eu.int>

Για κάθε πληροφορία σχετικά με την ηλεκτρονική υποβολή των προτάσεων, παρακαλούμε να απευθύνεστε στην ακόλουθη διεύθυνση:

leonardo-helpdesk@cec.eu.int ή
leonardo-helpdesk@socleoyouth.be

Σε κάθε περίπτωση, εάν ο φορέας δεν έχει υποβάλει όλα τα απαιτούμενα στοιχεία, οφείλει να αποστείλει με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο την πρότασή του σε αρχείο Word, λαμβάνοντας υπόψη τις αναφερόμενες ημερομηνίες του κεφαλαίου X της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 2003-2004, στην Εθνική Μονάδα ή/και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Αυτή η αποστολή μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου θα πρέπει να συνοδεύεται με μια δήλωση στην οποία ο φορέας βεβαιώνει ότι η συνημμένη πρόταση σ' έκδοση Word είναι ταυτόσημη με την πρόταση σε έντυπη μορφή που έχει αποσταλεί με ταχυδρομείο.

Ανάλογα με τα μέτρα, οι (έγγραφες) προτάσεις πρέπει να αποσταλούν στους αρμόδιους εθνικούς φορείς ή/και στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα:

Διαδικασία	Τύπος της πρότασης	Να αποσταλεί στην/στον:
Διαδικασία Α	Όλες οι προτάσεις	Αρμόδιο εθνικό φορέα (πρωτότυπο και 2 αντίγραφα)
Διαδικασία Β	Προκαταρκτικές προτάσεις	Αρμόδιο εθνικό φορέα (πρωτότυπο και 2 αντίγραφα)
	Πλήρεις προτάσεις	Αρμόδιο εθνικό φορέα (πρωτότυπο και 2 αντίγραφα) και Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2 αντίγραφα)
Διαδικασία Γ	Προκαταρκτικές προτάσεις	Ευρωπαϊκή Επιτροπή (πρωτότυπο και 2 αντίγραφα)
	Πλήρεις προτάσεις	Ευρωπαϊκή Επιτροπή (πρωτότυπο και 2 αντίγραφα) και Αρμόδιο εθνικό φορέα (2 αντίγραφα)

Οι διευθύνσεις που πρέπει να χρησιμοποιηθούν είναι οι εξής:

Εθνικοί φορείς: οι διευθύνσεις βρίσκονται στην ιστοσελίδα:

http://europa.eu.int/comm/education/programmes/leonardo/new/leonardo2_fr.html

Ευρωπαϊκή Επιτροπή: παρακαλείστε όπως χρησιμοποιείτε αποκλειστικά και μόνο την ακόλουθη διεύθυνση:

Socrates, Leonardo and Youth Technical Assistance Office
Leonardo Department
Call for proposals 2003-2004
Procedure C ή Procedure B **κατά περίπτωση**
59-61 Rue de Trèves
B-1040 Bruxelles

Για να στείλετε την προτασή σας με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, παρακαλείστε όπως χρησιμοποιείτε αποκλειστικά και μόνο την ακόλουθη διεύθυνση:

leonardo-helpdesk@socleoyouth.be

Πρέπει να σημειωθεί ότι για όλες τις διαδικασίες οι προκαταρκτικές ή/και οι πλήρεις προτάσεις που θα αποσταλούν σε διεύθυνση άλλη από την προαναφερθείσα, θα θεωρηθούν αυτομάτως μη επιλέξιμες και ως εκ τούτου δεν θα συνεκτιμηθούν στη φάση της αξιολόγησης.

5. Αξιολόγηση των προτάσεων

Οι προκαταρκτικές προτάσεις θα αξιολογηθούν με βάση τα κριτήρια επιλεξιμότητας και ανάθεσης. Οι πλήρεις προτάσεις και οι προτάσεις της διαδικασίας Α θα αξιολογηθούν με βάση τα κριτήρια επιλεξιμότητας, επιλογής και ανάθεσης.

— Τα κριτήρια επιλεξιμότητας απαριθμούνται στο **κεφάλαιο VI.1** του Γενικού Οδηγού Υποβολής Προτάσεων (και επαναλαμβάνονται στο παράρτημα II του εντύπου υποψηφιότητας). Μόνο οι προτάσεις που πληρούν όλα τα κριτήρια θα αξιολογηθούν.

— Τα κριτήρια επιλογής επιτρέπουν την αξιολόγηση της οικονομικής και επιχειρησιακής ικανότητας του υποψηφίου για την εκτέλεση της προτεινόμενης ενέργειας ή προγράμματος εργασίας. Τα κριτήρια αυτά απαριθμούνται στο **κεφάλαιο VI.2** του Γενικού Οδηγού Υποβολής Προτάσεων.

— Τα κριτήρια ανάθεσης αποσκοπούν στην αξιολόγηση της ποιότητας των φακέλων υποψηφιότητας ανάλογα με τους στόχους και τις προτεραιότητες του προγράμματος. Τα κριτήρια αυτά απαριθμούνται στο **κεφάλαιο VI.3** του Γενικού Οδηγού Υποβολής Προτάσεων.

Ο Γενικός Οδηγός Υποβολής Προτάσεων αναφέρει επίσης τα δικαιολογητικά που πρέπει, ανάλογα με την περίπτωση, να συνοδεύουν τις προτάσεις.

Σε περίπτωση ψευδούς δήλωσης σχετικά με την επιλεξιμότητα της πρότασης, μπορεί να επιβληθούν χρηματικές κυρώσεις στον υποψήφιο (ανάλογα με το ύψος της ζητούμενης επιδότησης), όπως και διοικητικές κυρώσεις.

6. Δημοσίευση των αποτελεσμάτων των διαδικασιών

Όλες οι επιδοτήσεις που χορηγούνται κατά τη διάρκεια ενός οικονομικού έτους (με εξαίρεση τις υποτροφίες που καταβάλλονται σε φυσικά πρόσωπα) θα δημοσιεύονται στον ιστοχώρο της Επιτροπής (για τη διαδικασία Γ) ή του αρμόδιου εθνικού φορέα (για τις διαδικασίες Α και Β) μέσα σε 6 μήνες από την περάτωση της διαδικασίας ανάθεσης. Στον ιστοχώρο της Επιτροπής θα περιέχονται κόμβοι με τις ηλεκτρονικές διευθύνσεις των εθνικών φορέων.

Θα δημοσιεύονται το όνομα και η διεύθυνση του αναδόχου, το αντικείμενο της επιδότησης, το χρησιμοποιούμενο ποσό και το ποσοστό συγχρηματοδότησης της Κοινότητας (εκτός από τα σχέδια υπό τη διαδικασία Α).

7. Διατάξεις κοινοτικής χρηματοδότησης

Οι πληροφορίες σχετικά με τη διάρκεια και το μέγιστο ποσό της κοινοτικής επιδότησης, όπως καθορίζονται στην απόφαση του Συμβουλίου για τη θέσπιση της δεύτερης φάσης του προγράμματος Leonardo da Vinci, βρίσκονται στο Γενικό Οδηγό Υποβολής Προτάσεων (**κεφάλαιο III**) και στους ειδικούς οδηγούς για κάθε μέτρο.

Αναλυτικότερες πληροφορίες για τα οικονομικά και δημοσιονομικά θέματα περιέχονται στο "Εγχειρίδιο διοικητικών και οικονομικών όρων", το οποίο μπορούν να συμβουλευτούν οι ενδιαφερόμενοι στην ηλεκτρονική διεύθυνση που αναφέρεται στο σημείο 8 παρακάτω.

8. Τεκμηρίωση

Ο Γενικός Οδηγός Υποβολής Προτάσεων, οι ειδικοί οδηγοί για κάθε μέτρο, το εγχειρίδιο διοικητικών και οικονομικών όρων για τα σχέδια των διαδικασιών Β και Γ, καθώς και τα έντυπα υποβολής υποψηφιότητας που πρέπει να συμπληρώσουν οι ενδιαφερόμενοι διατίθενται στην εξής διεύθυνση:

http://europa.eu.int/comm/education/programmes/leonardo/new/leonardo2_fr.html

ή μπορούν να ζητηθούν από:

— Τους εθνικούς φορείς:

αναφορά σχετική με τις διευθύνσεις των εθνικών φορέων γίνεται στο σημείο XI της πρόσκλησης υποβολής προτάσεων 2003-2004.

— Το Γραφείο Τεχνικής Υποστήριξης:

Socrates, Leonardo and Youth Technical Assistance Office
Leonardo Department
59-61 Rue de Trèves
B-1040 Bruxelles
Φαξ (32-2) 233 01 50
ηλ. ταχυδρομείο: leonardo@socleoyouth.be

— Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Φαξ (32-2) 295 57 04
ηλ. ταχυδρομείο: leonardo-helpdesk@cec.eu.int

Το εγχειρίδιο διοικητικών και οικονομικών όρων για τα σχέδια της διαδικασίας Α διατίθεται από τους αρμόδιους εθνικούς φορείς.

ΠΡΟΣΟΧΗ: Ο Γενικός Οδηγός Υποβολής Προτάσεων, τα έντυπα υποβολής υποψηφιότητας και το εγχειρίδιο διοικητικών και οικονομικών όρων αναθεωρήθηκαν για να ληφθεί υπόψη η παρούσα προσθήκη. Παρακαλούμε λοιπόν για τη διαδικασία επιλογής 2004 να χρησιμοποιήσετε τα ενημερωμένα έγγραφα (έκδοση 2004).

»

ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΠΙΤΥΧΟΝΤΩΝ

ΓΕΝΙΚΟΣ ΔΙΑΓΩΝΙΣΜΟΣ CC/A/12/02

Κατάρτιση εφεδρικού πίνακα προσλήψεων διοικητικών υπαλλήλων (σταδιοδρομίας Α 7/Α 6) στον τομέα της πληροφορικής

(2003/C 202/12)

Ο πίνακας επιτυχόντων καταρτίστηκε ως εξής:

ALEXANDRE Frédéric
ANGELOUSSIS Dimos
ARAQUE GARCÍA Manuel
BLAS ANGLADA Carles
BOVALIS Konstantinos
CHATZIS Konstantinos
CORDERO VALDAVIDA Magdalena
COURTEL Thierry
DE SMEDT Patrick
DELWICHE Siegfried
DRYLLERAKIS Konstantinos
FOCCROULLE Jean
FOREST Laurent
FRESNENA PEREZ Raul
GEVAERT Hans
HOUZIAUX Roland
