

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 30 avril 2003

concernant le régime d'aide d'État C 65/02 (ex N 262/02) que l'Autriche envisage de mettre à exécution en faveur des compagnies aériennes autrichiennes

[notifiée sous le numéro C(2003) 1307]

(Le texte en langue allemande est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2003/637/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

- (2) Par lettre du 16 octobre 2002, la Commission a informé l'Autriche de sa décision de considérer le régime notifié comme partiellement compatible avec le marché commun pour quatre mesures et dans la limite de 1 419 000 euros, et d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'encontre des autres mesures envisagées dans le cadre de cette aide ⁽²⁾.
- (3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes*. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur l'aide en cause.
- (4) La Commission n'a pas reçu d'observations à ce sujet de la part des intéressés.

I. PROCÉDURE

- (1) Conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, l'Autriche a, par lettre du 5 avril 2002, enregistrée le 10 avril 2002 sous le numéro SG (2002) A/3826, informé la Commission européenne d'un dispositif de compensation des pertes subies par les compagnies aériennes. Une première demande d'informations complémentaires a été envoyée le 2 mai 2002 à l'Autriche [lettre DG TREN D(2002) 7022], qui y a répondu dans une lettre du 24 mai 2002, enregistrée par la Commission sous le numéro TREN A/59420. Une deuxième demande d'informations complémentaires a été envoyée par la Commission le 5 juillet 2002 [lettre DG TREN D(2002) 11286]; l'Autriche y a répondu par lettre du 7 août 2002 enregistrée le 13 août 2002 sous le numéro SG (2002) A/8235.

II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

Contexte

- (5) Du fait des attaques terroristes survenues aux États-Unis d'Amérique le 11 septembre 2001, certaines parties de l'espace aérien ont été fermées pendant plusieurs jours. Cela a été particulièrement le cas de l'espace aérien des États-Unis, qui a été totalement interdit du 11 au 14 septembre 2001 et qui n'a été rouvert progressivement à la navigation qu'à partir du 15 septembre 2001. D'autres États ont été amenés à prendre des mesures similaires pour tout ou partie de leur espace aérien.

⁽¹⁾ JO C 309 du 12.12.2002, p. 5.

⁽²⁾ Voir note 1 de bas de page.

- (6) Durant cette période, les compagnies aériennes ont dû annuler les vols utilisant l'espace aérien concerné. En outre, elles ont subi des pertes du fait des perturbations concernant le reste du trafic ou de l'impossibilité d'acheminer certains passagers jusqu'à leur destination finale.
- (7) Face à l'ampleur et à la soudaineté de ces événements et des coûts qu'ils ont engendrés pour les compagnies aériennes, les États membres ont été amenés à envisager des dispositifs exceptionnels de compensation.

Régime notifié

- (8) À ce titre, l'Autriche a souhaité mettre en place un régime pour compenser les pertes d'exploitation subies par les compagnies aériennes autrichiennes durant la période du 11 au 14 septembre 2001.
- (9) Cette compensation est destinée à toutes les compagnies aériennes détentrices d'une licence d'exploitation délivrée par les autorités autrichiennes conformément aux dispositions du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant les licences des transporteurs aériens⁽³⁾. Les mesures notifiées correspondent exclusivement aux pertes signalées aux autorités autrichiennes par les sociétés du groupe Austrian Airlines, soit Austrian Airlines, Tyrolean Airways, Lauda Air et Rheintalflug. L'Autriche a cependant confirmé à la Commission que les autres compagnies titulaires d'une licence délivrée par ses autorités nationales pourraient bénéficier du même régime d'indemnisation.
- (10) La compensation maximale ne pourra, en tout état de cause, excéder les quatre trois cent soixante cinquièmes du chiffre d'affaires annuel de l'entreprise.
- (11) Les pertes indemnisables ainsi définies seront vérifiées et certifiées par les commissaires aux comptes de l'entreprise sur la base des critères d'éligibilité établis.
- (12) L'Autriche s'est engagée à transmettre à la Commission un rapport sur les versements effectués dans les six mois suivant l'approbation du régime.
- (13) La Commission a décidé, le 16 octobre 2002, de considérer comme partiellement compatible avec le marché commun le régime prévoyant de telles compensations pour les pertes subies du 11 au 14 septembre 2001. Cette décision se fonde sur l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE et sur les orientations définies par

la communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur les «Conséquences pour l'industrie du transport aérien après les attentats aux États-Unis⁽⁴⁾» (ci-après dénommée «la communication du 10 octobre 2001»). Le budget autorisé à ce titre pour l'Autriche était de 1 419 000 euros.

- (14) Le régime notifié qui fait l'objet de la présente décision prévoit aussi deux autres mesures pour lesquelles la procédure formelle d'examen a été ouverte par la même décision du 16 octobre 2002:

— la première, appelée mesure 2b dans cette dernière décision, prévoit une compensation pour le vol transatlantique annulé le 15 septembre 2001 (montant notifié de 55 727 euros);

— l'autre, appelée mesure 3, vise à indemniser la perte de chiffre d'affaires subie sur tous les vols autres que ceux vers les États-Unis. À cet effet, le nombre moyen de passagers par jour et par ligne pour la période du 11 au 14 septembre 2001 a été comparé à celui pour la période du 1^{er} au 10 septembre; le déficit, soit 8 630 passagers, a été multiplié par la recette moyenne sur ces lignes pour obtenir la somme en question. Le montant notifié à ce titre était de 1 908 128 euros.

- (15) La Commission a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen parce qu'elle doute de la compatibilité d'un tel régime d'aides avec le marché commun. Pour ce qui est de la mesure 2b concernant le 15 septembre 2001, ses doutes se fondent non seulement sur le dépassement de la période prévue au point 35 de la communication du 10 octobre 2001, mais également, et surtout, sur l'absence d'événement extraordinaire et le changement de nature de la perte indemnisable au-delà du 14 septembre 2001. Concernant la mesure 3, la plus importante d'un point de vue monétaire, la Commission doute de sa compatibilité avec le marché commun surtout parce que l'Autriche n'a pas apporté la preuve du lien direct qui, conformément au point 35 de ladite communication, doit exister entre le coût indemnisable et la fermeture de l'espace aérien, et qu'en outre, la mesure concerne apparemment des zones géographiques non touchées par cette fermeture.

III. OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

- (16) Aucun tiers intéressé n'a fait parvenir d'observations à la Commission dans le délai d'un mois.

⁽³⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

⁽⁴⁾ COM(2001) 574 final du 10 octobre 2001 disponible sur le site Internet: http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/cnc/2001/com2001_0574fr01.pdf.

IV. COMMENTAIRES DE L'AUTRICHE

- (17) Les autorités autrichiennes ont adressé des commentaires complémentaires à la Commission par lettre du 16 décembre 2002, enregistrée par la Commission sous le numéro TREN (2002) A/72621.
- (18) Concernant le vol transatlantique d'Austrian Airlines annulé le 15 septembre (mesure 2b), l'Autriche a expliqué que cette annulation faisait suite à sa décision initiale d'y placer des agents de sécurité armés. Cette décision n'ayant plus pu être approuvée en temps opportun par les autorités américaines, les préparatifs nécessaires pour ce vol n'ont pas pu avoir lieu. Les autorités autrichiennes ont précisé qu'à leur sens, la reprise des vols ne s'est faite que progressivement, ce que la Commission elle-même avait reconnu dans sa décision, et que de telles annulations montrent que la situation est demeurée chaotique au-delà du 14 septembre 2001.
- (19) Au final, l'Autriche a confirmé qu'elle entend verser au titre de cette mesure 2b le montant de 55 727 euros déjà en cause lors de l'ouverture de la procédure.
- (20) Quant à la mesure de compensation générale pour l'ensemble du réseau (mesure 3) à l'égard de laquelle la Commission avait soulevé une objection, les autorités autrichiennes l'ont justifiée sur la base de leur interprétation de la communication du 10 octobre 2001 et des lettres adressées par les services de la Commission le 14 novembre 2001 aux États membres, et non pas par référence à la pratique de la Commission, c'est à dire à ses précédentes décisions⁽⁹⁾ concernant d'autres États membres auxquelles elle avait renvoyé les autorités autrichiennes. Par ailleurs, l'Autriche a précisé comme suit la mesure d'indemnisation projetée.
- (21) Les autorités autrichiennes ont tout d'abord calculé, sur base des données moyennes du mois d'août 2001, les pertes effectives liées aux passagers en correspondance sur le réseau d'Austrian Airlines qui, du fait de l'annulation de vols transatlantiques de la compagnie entre les 11 et 14 septembre 2001, n'ont pas effectué la partie en correspondance de leur vol; ces pertes s'élèvent à [...] euros.
- (22) L'Autriche a également calculé que, sur les vols transatlantiques d'Austrian Airlines qui ont été annulés entre le 11 et le 14 septembre 2001 et pour lesquels les pertes ont été reconnues éligibles dans la décision du 16 octobre 2002, [...] % environ des passagers étaient sur le segment aller de leur voyage et ont logiquement vu leur segment retour également annulé ultérieurement. Les autorités autrichiennes ont confirmé que cet élément n'avait pas été pris en compte dans leur première notification et en ont fourni une estimation précise basée sur les données du mois précédent en chiffrant la perte correspondante à 1 235 700 euros.
- (23) Les pertes supplémentaires liées aux passagers se trouvant de la même façon en correspondance sur le reste du réseau d'Austrian Airlines et privés du segment retour de leurs vols ont été calculées comme exposé au point 21 et chiffrées à [...] euros.
- (24) Enfin, le groupe Austrian Airlines a subi des pertes similaires, à hauteur de [...] euros, pour des passagers en correspondance sur des vols qu'il assurait et dont le vol transatlantique principal devait être effectué par un autre transporteur et a dû être annulé ces mêmes jours.
- (25) Finalement, l'Autriche a confirmé qu'elle entend verser au titre de cette mesure une somme de 1 983 333 euros correspondant à la somme des quatre montants indiqués aux paragraphes 21 à 24, au lieu de celle de 1 908 128 euros qui figurait dans la notification initiale.

V. APPRÉCIATION DE L'AIDE

Existence d'une aide

- (26) En vertu de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE, «sauf dérogations [...], sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.»
- (27) Les subventions aux compagnies aériennes sont accordées au moyen de ressources d'État et leur procurent donc un avantage économique.
- (28) La mesure en faveur du transport aérien qui fait l'objet de la présente décision est de nature sélective. De plus, les quatre compagnies aériennes destinataires au premier chef des aides ont été explicitement nommées (voir le considérant 9 de la décision).

⁽⁹⁾ Voir les décisions similaires concernant la France (N 806/01 du 30 janvier 2002), le Royaume-Uni (N 854/01 du 12 mars 2002) et l'Allemagne (N 269/02 du 2 juillet 2002) consultables à l'adresse Internet suivante: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport.htm.

- (29) Depuis la libéralisation du marché aérien qui est intervenue le 1^{er} janvier 1993 avec l'entrée en vigueur du règlement (CEE) n° 2407/92 et du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes ⁽⁶⁾, les compagnies aériennes des États membres se trouvent en situation de concurrence mutuelle. Les quatre compagnies aériennes destinataires de l'aide opèrent sur le marché communautaire. Les aides prévues et les avantages qui en découlent pour ces entreprises affectent les échanges entre les États et sont susceptibles de fausser la concurrence.
- (30) Ces mesures, constitutives d'une aide d'État, ne sont compatibles avec le marché commun que si elles relèvent de l'une des dérogations prévues.

Base légale pour l'appréciation de l'aide

- (31) Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2, points a) et c), du traité CE ne sont pas applicables puisqu'il ne s'agit pas, dans le cas présent, d'une aide à caractère social octroyée à des consommateurs individuels ni d'une aide octroyée à certaines régions de la République fédérale d'Allemagne.
- (32) Les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, points a) et c), du traité CE ne s'appliquent pas non plus car il ne s'agit pas d'une aide destinée à favoriser le développement économique de régions dans lesquelles le niveau de vie est anormalement bas, ou dans lesquelles sévit un grave sous-emploi, ni à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques.
- (33) Enfin, les dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 3, points b) et d), du traité CE, qui concernent les aides destinées, respectivement, à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun ou à remédier à une perturbation grave de l'économie d'un État membre, et à promouvoir la culture et la conservation du patrimoine, ne sont pas applicables en l'espèce.
- (34) En vertu de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE, sont compatibles avec le marché commun «les aides destinées à remédier aux dommages causés par les calamités naturelles ou par d'autres événements extraordinaires». Dans le point 33 de la communication du 10 octobre 2001, la Commission considère que les événements du 11 septembre 2001 peuvent être qualifiés d'événements extraordinaires au sens de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE.

- (35) Au point 35 de la communication du 10 octobre 2001, la Commission explique les conditions qui, à son estime, doivent être respectées pour que les compensations accordées en rapport avec ces événements soient conformes aux dispositions de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE:

«La Commission est d'avis que le coût découlant directement de la fermeture de l'espace aérien américain du 11 au 14 septembre 2001, est une conséquence directe des événements du 11 septembre 2001. Il peut en conséquence faire l'objet, de la part des États membres, d'une compensation au titre des dispositions de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité dans la mesure où les conditions suivantes sont respectées:

- la compensation est versée de manière non discriminatoire à toutes les compagnies aériennes d'un même État membre,
- elle concerne les seuls coûts constatés au cours des journées des 11 au 14 septembre 2001 à la suite de l'interruption du trafic aérien décidée par les autorités américaines,
- le montant de la compensation est calculé de manière précise et objective en comparant le trafic enregistré par chaque compagnie aérienne au cours des quatre journées en cause avec celui enregistré par la même compagnie au cours de la semaine précédente corrigé par l'évolution constatée lors de la période correspondante de l'année 2000. Le montant maximal de la compensation, qui doit en particulier tenir compte à la fois des coûts supportés et des coûts évités, est égal à la perte de recettes dûment constatée durant ces quatre jours. Il ne peut être bien entendu qu'inférieur aux quatre trois cent soixante-cinquièmes du chiffre d'affaires de la compagnie.»

Compatibilité au sens de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE

a) *Mesure 2b (vol transatlantique du 15 septembre 2001)*

- (36) Le régime notifié dépasse clairement le cadre considéré comme admissible dans la communication du 10 octobre 2001 pour l'application de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE, c'est-à-dire circonscrit à la période du 11 au 14 septembre 2001 et limité aux pertes subies durant cette période et déjà reconnues qui sont directement imputables à la fermeture de l'espace aérien.

⁽⁶⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 8.

- (37) La Commission a déjà considéré au point 35 de la communication du 10 octobre 2001 que la fermeture de l'espace aérien des États-Unis du 11 au 14 septembre 2001 constitue un «événement extraordinaire» et que la compensation des pertes qui en découlent est autorisée. Cependant, elle estime que cela ne s'applique pas aux pertes qui n'ont qu'un lien indirect avec ladite fermeture. C'est notamment le cas des pertes subies par les compagnies aériennes après la réouverture de l'espace aérien le 15 septembre.
- (38) La Commission explique, dans la communication du 10 octobre 2001, que les pertes indemnisables doivent concerner «les seuls coûts constatés [...] à la suite de l'interruption du trafic aérien décidée par les autorités américaines». Or, les autorités autrichiennes expliquent sans équivoque possible que le vol en cause n'a pu être assuré du fait de leur propre décision de mettre en place une mesure spécifique, la présence de personnel armé, pour laquelle l'aval des autorités américaines était nécessaire mais n'est pas parvenu à temps. Elles reconnaissent donc que la situation, après le 14 septembre 2001, n'était plus caractérisée par une interruption du trafic mais bien par une exploitation plus contraignante des lignes aériennes.
- (39) De ce fait, la Commission ne peut partager le point de vue selon lequel les conséquences indirectes des attentats du 11 septembre 2001, telles que la difficulté d'exploiter des lignes aériennes à compter du 15 septembre, doivent être placées sur le même plan que leurs conséquences directes, c'est-à-dire la fermeture complète de certaines parties de l'espace aérien jusqu'au 14 septembre, et donc l'impossibilité d'exploiter les lignes aériennes concernées. Les conséquences indirectes des attentats se sont fait sentir de manière plus ou moins prolongée ou perdurent encore dans de nombreux secteurs de l'économie mondiale, mais, pour pénalisantes qu'elles soient, ces difficultés, pas plus que d'autres crises économiques ou politiques, ne sauraient être considérées comme des événements extraordinaires qui justifient l'application de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE.
- (40) La Commission souligne également que, conformément à sa mission d'assurer l'égalité de traitement entre les opérateurs, aucune de ses décisions en la matière ⁽⁷⁾ n'a autorisé à ce jour d'indemnités au-delà de la période s'achevant le 14 septembre 2001.
- (41) En conséquence, la Commission conclut que la mesure 2b, d'un montant de 55 727 euros, visant à compenser des pertes subies après le 14 septembre 2001 n'est pas compatible avec le marché commun et ne relève notamment pas de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 2, point b), tel qu'interprété dans la communication du 10 octobre 2001.
- b) *Mesure 3 (autres compensations envisagées)*
- (42) La Commission constate que tous les transporteurs aériens titulaires d'une licence d'exploitation délivrée par l'État membre peuvent prétendre à une compensation. Il s'agit donc manifestement d'une mesure non discriminatoire.
- (43) La communication du 10 octobre 2001 a approuvé le principe d'une indemnisation des conséquences directes de la fermeture de l'espace aérien décidée par les autorités américaines. Les modalités d'application pratiques de cette communication ont été précisées par des lettres des services de la Commission qui ont été adressées le 14 novembre 2001 aux États membres; ces lettres font référence, en particulier, au lien direct qui doit être établi entre «l'interruption de tout trafic sur le territoire américain et les perturbations qui en ont découlé dans le ciel européen». À cet égard, sur la base des indications fournies par les autorités autrichiennes dans leur réponse à l'ouverture de la procédure, cette mesure prévoit une indemnisation limitée aux lignes ou réseaux touchés par la fermeture de l'espace aérien ou par les perturbations qui en ont résulté sur d'autres réseaux, comme, par exemple, l'impossibilité d'acheminer des passagers jusqu'à leur destination finale. La Commission considère que la mesure est ainsi conforme à la position arrêtée dans la communication du 10 octobre 2001, particulièrement en ce qui concerne le lien direct indispensable entre le coût indemnisable et la fermeture de l'espace aérien.
- (44) Cette mesure est limitée à la période du 11 au 14 septembre 2001 et aux pertes directement liées à la fermeture de l'espace aérien qui ont été subies durant cette période. Elle répond donc aux limitations fixées à cet égard par la Commission.
- (45) Le mode de calcul des pertes d'exploitation pouvant faire l'objet d'une indemnisation s'inspire de celui que la Commission a établi dans sa communication et dont les modalités ont été précisées dans les lettres des services de la Commission adressées le 14 novembre 2001 aux États membres. La perte de chiffre d'affaires subie sur les quatre jours considérés a été déterminée en fonction des dernières statistiques de transport des compagnies disponibles au moment des attentats. Plus particulièrement, l'Autriche s'est bornée à prendre en compte les pertes de recettes dues à l'annulation effective des vols transatlantiques ou des vols de correspondance qui s'y rapportent.

⁽⁷⁾ Outre les décisions évoquées dans la note de bas de page 5, voir également la décision finale négative France C 42/2002 du 11 décembre 2002 concernant la prolongation au-delà du 14 septembre 2001 des compensations de coûts autorisées initialement par la décision n° 806/2001 (JO L 77 du 24 mars 2003, p. 61).

Concernant la perte de recettes par passager, les autorités autrichiennes ont précisé dans leurs lettres de réponse qu'aucun coût variable n'était à déduire pour ces vols car tous ont été normalement assurés.

Enfin, le plafond des quatre trois cent soixante cinquièmes du chiffre d'affaires retenu par l'État membre correspond aussi à la valeur définie par la Commission.

La Commission considère donc que ce calcul s'inscrit dans le cadre du montant maximal qu'elle avait fixé dans sa communication et qui correspond à la perte nette de recettes constatée durant ces quatre jours.

- (46) Conformément aux modalités de mise en œuvre exposées dans les lettres des services de la Commission du 14 novembre 2001 susmentionnées, l'État membre s'était engagé, dès la notification initiale, à l'informer des conditions de l'application de ce régime d'aides dans un délai de six mois à compter de son approbation.
- (47) En conséquence, la Commission conclut que la mesure complémentaire, d'un montant de 1 983 333 euros, prise par l'Autriche en faveur des compagnies aériennes comme suite à la fermeture de l'espace aérien du 11 au 14 septembre 2001, respecte les règles fixées dans la communication du 10 octobre 2001 et peut donc être considérée comme compatible avec le traité CE au sens de l'article 87, paragraphe 2, point b).

VI. CONCLUSIONS

- (48) La Commission conclut que la mesure notifiée pour un montant de 55 727 euros qui vise à compenser les pertes subies après le 14 septembre 2001 n'est pas compatible avec le marché commun et ne relève notamment pas de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 2, point b), tel qu'interprété dans la communication du 10 octobre 2001. La Commission estime par contre que la mesure complémentaire, d'un montant de 1 983 333 euros, prise par l'Autriche en faveur des compagnies aériennes suite à la fermeture de l'espace aérien du 11 au 14 septembre 2001 respecte les règles fixées dans la communication du 10 octobre 2001 et

peut donc être considérée comme compatible avec le marché commun en vertu de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État d'un montant de 55 727 euros que l'Autriche envisage de mettre à exécution en faveur d'une compagnie aérienne nationale en vue de compenser les pertes que celle-ci a subies au-delà du 14 septembre 2001 suite à la fermeture de certains espaces aériens est incompatible avec le marché commun.

Cette aide ne peut, pour cette raison, être mise à exécution.

Article 2

Par contre, l'aide d'État d'un montant de 1 983 333 euros que l'Autriche envisage de mettre à exécution en faveur des compagnies aériennes nationales est compatible avec le marché commun en vertu de l'article 87, paragraphe 2, point b), du traité CE.

La mise à exécution de cette aide est par conséquent autorisée.

Article 3

L'Autriche informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 4

L'Autriche est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 30 avril 2003.

Par la Commission
Loyola DE PALACIO
Vice-président