

Journal officiel

de l'Union européenne

ISSN 1725-2431

C 199

46^e année

23 août 2003

Édition de langue française

Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	Commission	
2003/C 199/01	Taux de change de l'euro	1
2003/C 199/02	Modification par la France d'obligations de service public sur des services aériens réguliers à l'intérieur de la France ⁽¹⁾	2
2003/C 199/03	Aides d'État — Grèce — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, concernant l'aide d'État C 39/03 (ex NN 119/02) — Grèce — Soutien financier en faveur des transporteurs aériens suite aux préjudices subis du 11 au 14 septembre 2001 ⁽¹⁾	3
2003/C 199/04	Aides d'État — Espagne — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, concernant l'aide C 40/2000 (ex NN 61/2000) — Poursuite de la restructuration de chantiers navals espagnols ⁽¹⁾	9
2003/C 199/05	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire COMP/M.3214 — American Express Financial Corporation/Threadneedle) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	14
2003/C 199/06	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.3176 — Diageo/Heineken/Oliftra/JV) ⁽¹⁾	15
2003/C 199/07	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.3223 — Onex/Kieft/Neue Filmpalast) ⁽¹⁾	15
2003/C 199/08	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.3215 — Montagu Private Equity/Linpac) ⁽¹⁾	16

Numéro d'information

Sommaire (suite)

Page

II *Actes préparatoires*

.

III *Informations*

Commission

2003/C 199/09

Avis d'appel à propositions — MEDIA Plus — Développement, distribution et promotion (2001-2005) — Mise en œuvre d'un programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes — Avis d'appel à propositions 65/2003 — Soutien à la promotion et à l'accès au marché 17

I

(Communications)

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

22 août 2003

(2003/C 199/01)

1 euro =

Monnaie			Monnaie		
Taux de change			Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,0894	LVL	lats letton	0,629
JPY	yen japonais	128,37	MTL	lire maltaise	0,4248
DKK	couronne danoise	7,4326	PLN	zloty polonais	4,363
GBP	livre sterling	0,6919	ROL	leu roumain	36 900
SEK	couronne suédoise	9,2089	SIT	tolar slovène	235,2
CHF	franc suisse	1,5422	SKK	couronne slovaque	41,98
ISK	couronne islandaise	89,12	TRL	lire turque	1 518 000
NOK	couronne norvégienne	8,286	AUD	dollar australien	1,6758
BGN	lev bulgare	1,9462	CAD	dollar canadien	1,5375
CYP	livre chypriote	0,58483	HKD	dollar de Hong Kong	8,4957
CZK	couronne tchèque	32,33	NZD	dollar néo-zélandais	1,8737
EEK	couronne estonienne	15,6466	SGD	dollar de Singapour	1,9001
HUF	forint hongrois	257,39	KRW	won sud-coréen	1 274,27
LTL	litas lituanien	3,453	ZAR	rand sud-africain	8,1606

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

Modification par la France d'obligations de service public sur des services aériens réguliers à l'intérieur de la France

(2003/C 199/02)

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

1. La France a décidé de modifier les obligations de service public concernant les services aériens réguliers entre Brive (Laroche) et Paris (Orly), publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* C 304 du 30 octobre 2001, au titre de l'article 4, paragraphe 1, point a), du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires.
2. À compter du 5 janvier 2004, les obligations de service public concernant les services aériens réguliers entre Brive (Laroche) et Paris (Orly), sont les suivantes.

En termes de nombre de fréquences minimales

Les services doivent être exploités au minimum, à raison de:

- deux allers et retours par jour, le matin et le soir, hors jours fériés, du lundi au vendredi pendant deux cent vingt jours par an,
- un aller et retour, en soirée, le dimanche, pendant quarante-quatre semaines par an.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Brive (Laroche) et Paris (Orly).

En termes de types d'appareils utilisés et de capacité offerte

Les services doivent être assurés au moyen d'un appareil pressurisé d'une capacité minimale de cinquante sièges.

En termes d'horaires

Les horaires doivent permettre en semaine aux passagers voyageant pour motif d'affaires d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins sept heures à destination, tant à Paris qu'à Brive.

En termes de politique commerciale

Les vols doivent être commercialisés par au moins un système informatisé de réservation.

En termes de continuité de service

Sauf cas de force majeure, le nombre de vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur, ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 3 % du nombre de vols prévus. De plus, les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'après un préavis de six mois.

Les transporteurs communautaires sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public peut entraîner des sanctions administratives et/ou juridictionnelles.

3. Par ailleurs, il est signalé que des créneaux horaires sont réservés sur l'aéroport de Paris (Orly) du lundi au vendredi à la desserte de la liaison régulière Paris (Orly)–Brive (Laroche), en application de l'article 9 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté. Toute information concernant ces créneaux horaires peut être obtenue auprès du coordonnateur des aéroports parisiens par les transporteurs intéressés par cette liaison.

AIDES D'ÉTAT — GRÈCE**Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, concernant l'aide d'État C 39/03 (ex NN 119/02) — Grèce — Soutien financier en faveur des transporteurs aériens suite aux préjudices subis du 11 au 14 septembre 2001**

(2003/C 199/03)

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

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les mesures à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Direction A — Unité A4
DM 28 5/55
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 41 04].

Ces observations seront communiquées à la Grèce. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ**1. Procédure**

Dans le cadre de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, le ministère grec des transports a, par un courrier du 24 septembre 2002, enregistré le 26 septembre 2002 sous le numéro TREN(2002) A/66844, précisé à la Commission européenne les modalités d'un dispositif de compensation de pertes dans le secteur aérien suite aux attentats du 11 septembre 2001. Cette notification avait été précédée d'échanges de courriers intervenus entre les autorités grecques et les services de la DG TREN entre décembre 2001 et juillet 2002.

Ce régime ayant été mis en œuvre avant son approbation formelle par la Commission, il a été enregistré comme aide non notifiée sous le numéro NN 119/02.

2. Brève description de la mesure

Du fait des attaques terroristes survenues aux États-Unis le 11 septembre 2001, certaines parties de l'espace aérien, particulièrement celui des États-Unis, ont été fermées pendant plusieurs jours. Durant cette période, les compagnies aériennes ont dû annuler les vols utilisant l'espace aérien concerné. De la même façon, elles ont subi des pertes du fait des perturbations connues par le reste du trafic ou par l'impossibilité de réaliser l'acheminement complet de certains passagers.

À ce titre, s'agissant de la Grèce, le régime, objet de la présente décision, a procuré aux compagnies grecques les modalités d'indemnisation suivantes:

— il couvre la période du 11 au 15 voire au 16 septembre 2001;

— il est destiné à couvrir non seulement les pertes d'exploitation subies par les compagnies du fait de la fermeture de l'espace aérien, et particulièrement celui des États-Unis, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, mais aussi les pertes de revenus subis sur tous les autres réseaux;

— ce dans le cadre de versements totaux voisins de 5 millions d'euros.

3. Appréciation du contenu d'aide des mesures visées

Ces compensations effectuées par l'État grec constituent une aide d'État car elles utilisent des ressources d'État, confèrent un avantage à certains opérateurs aériens, affectent les échanges entre les États et sont susceptibles d'affecter la concurrence.

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 sa communication du 10 octobre 2001, la Commission a considéré que les événements du 11 septembre 2001 pouvaient être qualifiés d'événements extraordinaires au sens de cet article.

La Commission émet des doutes quant à la compatibilité du régime notifié avec la politique qu'elle avait établie dans sa communication du 10 octobre 2001; en effet même si le régime n'est pas discriminatoire,

- la période couverte par la notification excède les 4 jours acceptés par la Commission, et concerne ainsi une période pendant laquelle l'interruption du trafic aérien n'était plus constituée; de plus la Grèce n'a pas fourni de détail permettant, le cas échéant de prendre une décision partiellement favorable pour la période s'achevant le 14 septembre;
- les pertes éligibles correspondent à une indemnisation couvrant tous les réseaux des compagnies concernées et non pas, comme la Commission l'a retenu dans ses précédentes décisions citées dans le projet de lettre à l'État membre, ceux affectés directement par la fermeture de l'espace aérien, soit au titre des annulations de vols, soit au titre des passagers en correspondance de ou vers ces destinations.

En conséquence, la Commission émet des doutes sérieux en ce qui concerne la nature des mesures en cause et leur compatibilité avec les règles du traité CE relatives aux aides d'État.

Conformément à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, toute aide illégale et incompatible pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

TEXTE DE LA LETTRE

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

1. Διαδικασία

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

2. Περιγραφή της ενίσχυσης

Πλαίσιο

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

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

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

Καθεστώς που έθεσε σε εφαρμογή η Ελλάδα

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

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

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

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

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

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

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

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

17.3. Πραγματοποιηθείσες εκπτώσεις

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

Σε ό,τι αφορά την Aegean Cronus

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

3. Αξιολόγηση της ενίσχυσης

Υπαρξη ενίσχυσης

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

Νομική βάση για την αξιολόγηση της ενίσχυσης

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ Στην αγγλική γλώσσα στην κοινοποίηση.

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

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

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

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

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

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

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

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

4. Απόφαση

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

AIDES D'ÉTAT — ESPAGNE**Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, concernant l'aide C 40/2000 (ex NN 61/2000) — Poursuite de la restructuration de chantiers navals espagnols**

(2003/C 199/04)

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

Par lettre du 27 mai 2003, reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Espagne sa décision d'étendre la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à une aide d'État présumée en faveur des chantiers navals publics espagnols.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les mesures auxquelles la Commission étend la procédure, dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale «Concurrence»
Greffes des aides d'État
J-70, 4/151
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 12 42].

Ces observations seront communiquées à l'Espagne. L'identité de l'intéressé qui présente ces observations peut rester confidentielle sur demande écrite et motivée.

RÉSUMÉ

En 1997, la Commission a approuvé l'octroi d'une aide à la restructuration aux chantiers navals publics espagnols ⁽¹⁾ à la condition que ces chantiers ne reçoivent plus aucune aide de ce type. Par décision du 12 juillet 2000, la Commission a ouvert la procédure ⁽²⁾, car elle se demandait si le prix payé par la holding d'État SEPI à sa filiale AESA pour les entreprises de Juliana, Cadix et Manises était trop élevé et ne constituait pas, par conséquent, une aide d'État.

Le 28 novembre 2001, la Commission a décidé d'étendre la procédure ⁽³⁾ aux nouvelles transactions réalisées en 2000 entre SEPI et Bazan et entre AESA et Bazan en vue de créer le nouveau groupe IZAR.

Au moyen de plusieurs lettres, la Commission a demandé les comptes annuels des entreprises concernées et d'AESA. L'Espagne ayant omis de les lui communiquer, la Commission a décidé, le 12 août 2002, de lui adresser une injonction de fournir des informations, afin que l'Espagne s'exécute. L'Espagne n'a cependant pas communiqué les rapports annuels demandés.

Ce n'est qu'à la mi-janvier 2003 que la Commission a pu, grâce à sa propre enquête, accéder à des copies des rapports annuels

d'AESA, de Bazan/Izar et de chacune des entreprises pour les années 1997 à 2001, déposés au registre public espagnol.

La Commission relève qu'en 1999, SEPI avait accordé des prêts pour un montant de 194,4 millions d'euros aux trois entreprises de Cadix, de Juliana et de Manises qu'elle venait d'acheter. Comme ces prêts ont été consentis à des entreprises en difficulté, ils doivent être considérés comme des aides d'État.

En outre, le 18 juillet 2000, AESA a reçu une injection de capital de 252,4 millions d'euros de SEPI. Il semble que les chantiers navals de Puerto Real, de Sestao et de Séville aient en même temps reçu des injections d'un montant total analogue de capital d'AESA. Ces injections devraient être considérées comme des aides d'État.

Enfin, il semble que juste avant la cession de SEPI à Bazan des entreprises d'Astano, de Cadix, de Juliana et de Manises, la valeur comptable totale de ces entreprises était de moins 68,2 millions d'euros. Ces entreprises ayant été rachetées par Bazan pour une peseta chacune, Bazan aurait dû enregistrer une perte comptable de 68,2 millions d'euros. Or, la Commission n'a pas pu déterminer si cette somme avait été inscrite comme perte dans les comptes annuels de Bazan/IZAR. Elle se demande par conséquent si SEPI a injecté ce montant dans les quatre entreprises dans le cadre de leur cession à Bazan.

⁽¹⁾ JO C 354 du 21.11.1997, p. 2, aide d'État C 56/95.

⁽²⁾ JO C 328 du 18.11.2000, p. 16.

⁽³⁾ JO C 21 du 24.1.2002, p. 17.

Aucune des aides d'État présumées décrites ci-dessus n'a été notifiée à la Commission. Ces aides ont été accordées aux chantiers navals civils et à l'usine de construction de moteurs, qui doivent donc être considérés comme les bénéficiaires des aides à la date à laquelle elles ont été accordées. Ces entreprises ont été rachetées par Bazán par des transactions qui, semble-t-il, n'ont pas été faites aux conditions du marché; ces entreprises ont été dissoutes plus tard en 2000 et ont fusionné pour former la société IZAR. Par conséquent, la Commission considère que c'est IZAR, à la suite de l'acquisition des entreprises en cause, qui devrait être considérée comme le bénéficiaire actuel de l'aide.

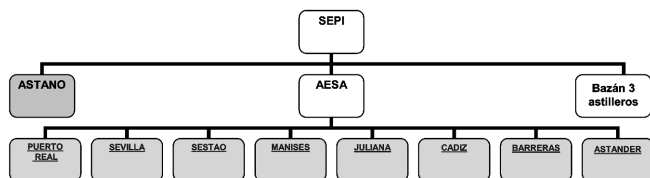
La décision de 1997 approuvant initialement l'aide à la restructuration subordonne cette approbation au respect de certaines conditions, parmi lesquelles le caractère unique de l'aide. Dès lors, si les doutes concernant l'octroi d'aides supplémentaires, exprimés dans les décisions prises dans le cadre de la procédure actuelle devaient se confirmer, toutes les aides octroyées en 1997 en vue de poursuivre la restructuration de ces chantiers navals publics espagnols pourraient être considérées comme incompatibles et devoir être récupérées.

TEXTE DE LA LETTRE

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

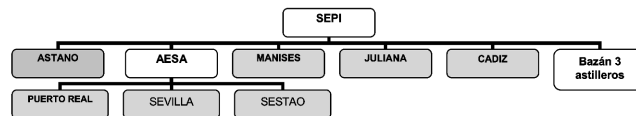
1. Descripción de la ayuda

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

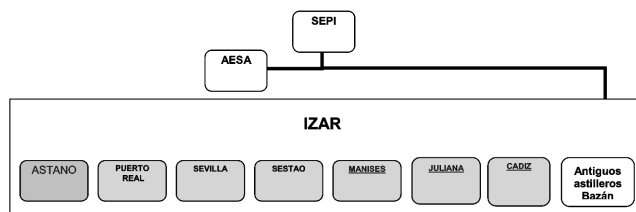


- En una primera tanda de transacciones, el 28 de diciembre de 1999, la SEPI compró los astilleros Cádiz y Juliana y la fábrica de motores para barcos Manises a AESA por un precio de 15,3 millones de euros. Los astilleros Barreras y

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



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



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

⁽⁴⁾ DO C 328 de 18.11.2000, p. 16.

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

⁽⁶⁾ DO C 21 de 24.1.2002, p. 17.

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

II. Información adicional conseguida por la Comisión

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

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

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

⁽¹⁾ Secret d'affaires.

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

III. Evaluación

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

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

⁽⁷⁾ DO L 148 de 6.6.1997, p. 1.

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

⁽⁹⁾ Secret d'affaires.

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

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

IV. Conclusión

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

Notification préalable d'une opération de concentration**(Affaire COMP/M.3214 — American Express Financial Corporation/Threadneedle)****Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée**

(2003/C 199/05)

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

1. Le 18 août 2003, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise American Express Financial Corporation («AEFC»), contrôlée par American Express Company (États-Unis), acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement, le contrôle de l'ensemble de l'entreprise Threadneedle Asset Management Holdings Limited (Royaume-Uni) par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

- AEFC: services associés aux voyages, conseils financiers et services de banque internationaux;
- Threadneedle: fournisseur de produits d'investissement aux détaillants européens et aux investisseurs institutionnels.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée de traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽³⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence COMP/M.3214 — American Express Financial Corporation/Threadneedle, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé «Fusions»
J-70
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1.
JO L 257 du 21.9.1990, p. 13 (rectificatif).

⁽²⁾ JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.
JO L 40 du 13.2.1998, p. 17 (rectificatif).

⁽³⁾ JO C 217 du 29.7.2000, p. 32.

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire COMP/M.3176 — Diageo/Heineken/Olifitra/JV)**

(2003/C 199/06)

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

Le 10 juillet 2003, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier via les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page 4 de couverture),
- en support électronique dans la version «CEN» de la base de données CELEX sous le numéro de document 303M3176. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire.

Pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP

Information, marketing et relations publiques

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

[téléphone (352) 29 29-42718; télécopieur (352) 29 29-42709].

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire COMP/M.3223 — Onex/Kieft/Neue Filmpalast)**

(2003/C 199/07)

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

Le 4 août 2003, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier via les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page 4 de couverture),
- en support électronique dans la version «CEN» de la base de données CELEX sous le numéro de document 303M3223. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire.

Pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP

Information, marketing et relations publiques

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

[téléphone (352) 29 29-42718; télécopieur (352) 29 29-42709].

Non-opposition à une concentration notifiée
(Affaire COMP/M.3215 — Montagu Private Equity/Linpac)
(2003/C 199/08)

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

Le 4 août 2003, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier via les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page 4 de couverture),
- en support électronique dans la version «CEN» de la base de données CELEX sous le numéro de document 303M3215. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire.

Pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP

Information, marketing et relations publiques

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

[téléphone (352) 29 29-42718; télécopieur (352) 29 29-42709].

III

(Informations)

COMMISSION

AVIS D'APPEL À PROPOSITIONS

MEDIA Plus — Développement, distribution et promotion (2001-2005)

Mise en œuvre d'un programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes

Avis d'appel à propositions 65/2003

Soutien à la promotion et à l'accès au marché

(2003/C 199/09)

1. Introduction

Le présent avis d'appel à propositions est fondé sur la décision 2000/821/CE du Conseil portant sur la mise en œuvre d'un programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes (MEDIA Plus — Développement, distribution et promotion — 2001-2005), adoptée par le Conseil le 20 décembre 2000.

Parmi les actions à mettre en application de ladite décision figurent:

1. dans le domaine de la promotion et de l'accès aux marchés professionnels:

- a) améliorer les conditions d'accès des professionnels aux manifestations commerciales et aux marchés audiovisuels professionnels, en Europe et en dehors de l'Europe, à travers des actions spécifiques d'assistance technique et financière;
- b) favoriser la mise en place d'une banque de données et/ou d'un réseau de banques de données relatives aux catalogues de programmes européens destinés aux professionnels;
- c) favoriser, chaque fois que c'est possible, le soutien à la promotion des œuvres cinématographiques à partir de la phase de la production de l'œuvre en question.

2. dans le domaine des activités promotionnelles en faveur de la création européenne:

favoriser la mise en place par les professionnels, en étroite collaboration avec les États membres, d'activités promotionnelles destinées au grand public en faveur de la création cinématographique et audiovisuelle européenne.

2. Objet

Le présent avis s'adresse aux organismes et opérateurs européens dont les actions contribuent aux actions précitées.

Il indique comment se procurer les documents nécessaires pour soumettre une proposition en vue de l'obtention d'une contribution financière communautaire.

Le service de la Commission chargé de la gestion de cet appel à propositions est l'unité «Soutien au contenu audiovisuel» de la direction générale de l'Éducation et de la Culture.

Les organismes et opérateurs qui souhaitent répondre à cet appel à propositions et recevoir le document «Les lignes directrices pour soumettre une proposition en vue d'obtenir une contribution financière dans le cadre des actions "promotion"» doivent adresser leur demande par courrier ou télécopieur à:

Jacques Delmoly
Commission européenne
B100 4/20
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 299 92 14].

La Commission s'engage à envoyer le document précité dans les deux jours ouvrables suivant la réception de la demande.

Les dates limites pour le dépôt des propositions sont:

- le 22 septembre 2003 pour les actions organisées entre le 1^{er} janvier 2004 et le 31 mars 2004,
- le 31 octobre 2003 pour les actions organisées entre le 1^{er} avril 2004 et le 31 décembre 2004.