

# Journal officiel

## de l'Union européenne

# L 56

Édition de langue française

## Législation

48<sup>e</sup> année

2 mars 2005

Sommaire

### I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

- Règlement (CE) n° 354/2005 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2005 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes ..... 1
- ★ **Règlement (CE) n° 355/2005 de la Commission du 28 février 2005 modifiant le règlement (CEE) n° 2676/90 déterminant des méthodes d'analyse communautaires applicables dans le secteur du vin** ..... 3
- ★ **Règlement (CE) n° 356/2005 de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2005 établissant les modalités d'application pour le marquage et l'identification des engins de pêche dormants et des chaluts à perche** ..... 8
- ★ **Directive 2005/15/CE du Conseil du 28 février 2005 modifiant l'annexe IV de la directive 2000/29/CE concernant les mesures de protection contre l'introduction dans la Communauté d'organismes nuisibles aux végétaux ou aux produits végétaux et contre leur propagation à l'intérieur de la Communauté** ..... 12

### II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

#### Conseil

2005/169/CE:

- ★ **Décision du Conseil du 24 février 2005 modifiant la décision du 27 mars 2000 autorisant le directeur d'Europol à engager des négociations concernant des accords avec des États tiers et des instances non liées à l'Union européenne** ..... 14

#### Commission

2005/170/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 16 juin 2004 relative à des aides en faveur de la construction d'un pipeline de transport du propylène entre Rotterdam, Anvers et la région de la Ruhr, notifiées par la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas — C 67/03 (ex N 355/03) — C 68/03 (ex N 400/03) — C 69/03 (ex N 473/03) [notifiée sous le numéro C(2004) 2031] <sup>(1)</sup>** ..... 15

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

(Suite au verso.)

- ★ **Décision de la Commission du 23 février 2005 concernant la répartition des quantités de substances réglementées qui sont autorisées pour des utilisations essentielles dans la Communauté en 2004, en application du règlement (CE) n° 2037/2000 du Parlement européen et du Conseil [notifiée sous le numéro C(2005) 293] <sup>(1)</sup> .....** 25
- 

**Rectificatifs**

- ★ **Rectificatif à la directive 2004/104/CE de la Commission du 14 octobre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 72/245/CEE du Conseil relative aux parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique) des véhicules et portant modification de la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 337 du 13.11.2004) .....** 35



<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## I

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

**RÈGLEMENT (CE) N° 354/2005 DE LA COMMISSION**  
**du 1<sup>er</sup> mars 2005**  
**établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains**  
**fruits et légumes**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 3223/94 de la Commission du 21 décembre 1994 portant modalités d'application du régime à l'importation des fruits et légumes<sup>(1)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (CE) n° 3223/94 prévoit, en application des résultats des négociations commerciales multilatérales du cycle d'Uruguay, les critères pour la fixation par la Commission des valeurs forfaitaires à l'importation des pays tiers, pour les produits et les périodes qu'il précise dans son annexe.

- (2) En application des critères susvisés, les valeurs forfaitaires à l'importation doivent être fixées aux niveaux repris à l'annexe du présent règlement,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Les valeurs forfaitaires à l'importation visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 3223/94 sont fixées comme indiqué dans le tableau figurant en annexe.

*Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le 2 mars 2005.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> mars 2005.

*Par la Commission*

J. M. SILVA RODRÍGUEZ

*Directeur général de l'agriculture et  
du développement rural*

---

<sup>(1)</sup> JO L 337 du 24.12.1994, p. 66. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1947/2002 (JO L 299 du 1.11.2002, p. 17).

## ANNEXE

**du règlement de la Commission du 1<sup>er</sup> mars 2005 établissant les valeurs forfaitaires à l'importation pour la détermination du prix d'entrée de certains fruits et légumes**

(EUR/100 kg)

Code NC	Code des pays tiers <sup>(1)</sup>	Valeur forfaitaire à l'importation
0702 00 00	052	115,1
	204	63,9
	212	135,3
	624	184,6
	999	124,7
0707 00 05	052	174,3
	068	113,5
	204	132,4
	220	230,6
	999	162,7
0709 10 00	220	28,9
	999	28,9
0709 90 70	052	187,2
	204	152,6
	999	169,9
0805 10 20	052	50,7
	204	49,6
	212	51,6
	220	39,8
	421	41,6
	624	56,6
	999	48,3
0805 50 10	052	57,9
	999	57,9
0808 10 80	388	98,1
	400	111,3
	404	96,9
	512	102,3
	524	56,8
	528	78,1
	720	61,4
	999	86,4
0808 20 50	388	77,2
	400	92,1
	512	48,7
	528	65,1
	720	45,1
	999	65,6

<sup>(1)</sup> Nomenclature des pays fixée par le règlement (CE) n° 2081/2003 de la Commission (JO L 313 du 28.11.2003, p. 11). Le code «999» représente «autres origines».

**RÈGLEMENT (CE) N° 355/2005 DE LA COMMISSION****du 28 février 2005****modifiant le règlement (CEE) n° 2676/90 déterminant des méthodes d'analyse communautaires applicables dans le secteur du vin**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 1493/1999 du Conseil du 17 mai 1999 portant organisation commune du marché vitivinicole<sup>(1)</sup>, et notamment son article 46, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

- (1) La méthode de mesure du titre alcoométrique des vins par densimétrie électronique a été validée selon des critères internationalement reconnus. La nouvelle description de cette méthode a été adoptée par l'Office international de la vigne et du vin lors de son assemblée générale de 2000.
- (2) L'utilisation de cette méthode de mesure peut assurer un contrôle plus simple et précis du titre alcoométrique volumique des vins.
- (3) La reconnaissance de l'équivalence de cette méthode aux méthodes décrites dans le chapitre 3 de l'annexe du règlement (CEE) n° 2676/90 de la Commission<sup>(2)</sup> n'a plus de raison d'être et l'article 3, paragraphe 2, doit par conséquent être supprimé. De plus, il convient d'introduire au

chapitre 3 de l'annexe dudit règlement la description mise à jour de cette méthode accompagnée des valeurs expérimentales des paramètres de validation de celle-ci.

- (4) Il convient de modifier le règlement (CEE) n° 2676/90 en conséquence.
- (5) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion des vins,

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

Le règlement (CEE) n° 2676/90 est modifié comme suit:

- 1) à l'article 3, le paragraphe 2 est supprimé;
- 2) l'annexe est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

*Article 2*Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 28 février 2005.

*Par la Commission*  
Mariann FISCHER BOEL  
*Membre de la Commission*

<sup>(1)</sup> JO L 179 du 14.7.1999, p. 1. Règlement modifié par l'acte d'adhésion de 2003.

<sup>(2)</sup> JO L 272 du 3.10.1990, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 128/2004 (JO L 19 du 27.1.2004, p. 3).

## ANNEXE

Le chapitre 3 de l'annexe du règlement (CEE) n° 2676/90 «Titre alcoométrique volumique» est modifié comme suit:

1) au point 2, le point 2.2 est remplacé par le texte suivant:

«2.2. **Méthodes de référence:**

- détermination du titre alcoométrique du distillat par pycnométrie,
- détermination du titre alcoométrique des vins à l'aide de la balance hydrostatique,
- détermination du titre alcoométrique des vins par densimétrie électronique utilisant un résonateur de flexion.»

2) au point 4, le titre est remplacé par le titre et le sous-titre suivants:

«4. MÉTHODES DE RÉFÉRENCE

4.A. **Détermination du titre alcoométrique du distillat par pycnométrie;**

3) au point 4 bis, le titre est remplacé par le titre suivant:

«4.B. **Détermination du titre alcoométrique des vins à l'aide de la balance hydrostatique;**

4) le point 4.C suivant est inséré après le point 4.B:

«4.C. **Détermination du titre alcoométrique volumique des vins par densimétrie électronique utilisant un résonateur de flexion**

1. **Méthode de mesure**

1.1. *Titre et introduction*

Le titre alcoométrique volumique (TAV) des vins doit être mesuré avant leur commercialisation notamment pour se conformer aux règles d'étiquetage.

Le titre alcoométrique volumique est défini au point 1 du présent chapitre.

1.2. *Objet et domaine d'application*

La méthode de mesure décrite est la densimétrie électronique utilisant un résonateur de flexion.

En référence aux dispositions réglementaires en vigueur, la température d'essai est arrêtée à 20 °C.

1.3. *Principe et définitions*

Le principe de la méthode consiste premièrement à distiller le vin de volume à volume. La méthode de distillation est décrite au point 3 du présent chapitre. Cette distillation permet d'éliminer les substances non volatiles. Les homologues de l'éthanol, ainsi que l'éthanol et les homologues de l'éthanol engagés dans les esters, sont compris dans le titre alcoométrique, car ils se retrouvent dans le distillat.

Dans un deuxième temps on mesure la masse volumique du distillat obtenu. La masse volumique d'un liquide à une température donnée est égale au quotient de sa masse sur son volume:

$$\rho = m/V, \text{ pour un vin, elle s'exprime en g/ml.}$$

Pour une solution hydroalcoolique telle qu'un distillat, en connaissant la température, des tables permettent de faire correspondre à une masse volumique un titre alcoométrique. Ce titre alcoométrique correspond à celui du vin (distillation de volume à volume).

Dans la présente méthode, la masse volumique du distillat est mesurée par densimétrie électronique utilisant un résonateur de flexion. Le principe consiste à mesurer la période d'oscillation d'un tube contenant l'échantillon soumis à une excitation électromagnétique. La masse volumique est alors calculée, elle est liée à la période d'oscillation par la formule suivante:

$$\rho = T^2 \times \left( \frac{C}{4\pi^2 V} \right) - \left( \frac{M}{V} \right) \quad (1)$$

$\rho$  = masse volumique de l'échantillon  
 $T$  = période de vibration induite  
 $M$  = masse du tube vide  
 $C$  = constante de rappel  
 $V$  = volume de l'échantillon en vibration.

Cette relation est de la forme,  $\rho = A T^2 - B$  (2); il existe donc une relation linéaire entre la masse volumique et la période élevée au carré. Les constantes A et B sont spécifiques de chaque oscillateur et sont estimées en mesurant la période de fluides de masse volumique connue.

#### 1.4. Réactifs et produits

##### 1.4.1. Fluides de référence

Deux fluides de référence servent à ajuster le densimètre. Les masses volumiques des fluides de référence doivent encadrer celles des distillats à mesurer. Un écart de masse volumique entre les fluides de référence supérieur à 0,01000 g/ml est recommandé. Leur masse volumique doit être connue avec une incertitude inférieure à +/- 0,00005 g/ml, pour une température de 20,00 +/- 0,05 °C.

Pour la mesure du TAV des vins par densimètre électronique les fluides de référence sont:

- l'air sec (non pollué),
- l'eau de classe 3 au minimum, répondant à la définition de la norme ISO 3696:1987,
- des solutions hydroalcooliques de masse volumique de référence,
- des solutions raccordées aux étalons nationaux de viscosité inférieure à 2 mm<sup>2</sup>/s.

##### 1.4.2. Produits de nettoyage et de séchage

- détergents, acides,
- solvants organiques: éthanol 96 % vol, acétone pur.

#### 1.5. Appareillage

##### 1.5.1. Densimètre électronique à résonateur de flexion

Le densimètre électronique comporte les éléments suivants:

- une cellule de mesure comportant le tube de mesure et une enceinte thermostatée,
- un système de mise en oscillation du tube et de mesure de la période d'oscillation,
- une horloge,
- un afficheur numérique et éventuellement un calculateur.

Le densimètre est placé sur un support parfaitement stable et est isolé de toutes vibrations.

##### 1.5.2. Contrôle de la température de la cellule de mesure

Le tube de mesure est situé dans une enceinte thermostatée. La stabilité de la température doit être meilleure que +/- 0,02 °C.

Lorsque le densimètre le permet, il est nécessaire de contrôler la température de la cellule de mesure car celle-ci influence fortement les résultats des déterminations. La masse volumique d'une solution hydroalcoolique de TAV 10 % vol, est de 0,98471 g/ml à 20 °C et de 0,98447 g/ml à 21 °C soit un écart de 0,00024 g/ml.

La température d'essai est arrêtée à 20 °C. La mesure de température au niveau de la cellule est réalisée avec un thermomètre de résolution de moins de 0,01 °C et raccordé aux étalons nationaux. Il doit garantir une mesure de température d'incertitude inférieure à +/- 0,07 °C.

#### 1.5.3. Calibration de l'appareil

L'appareil doit être calibré avant sa première utilisation, puis tous les six mois ou si la vérification ne donne pas satisfaction. L'objectif est d'utiliser deux fluides de référence pour calculer les constantes A et B [voir relation (2)]. Pour la réalisation pratique de la calibration se référer au mode d'emploi de l'appareil. En principe cette calibration est effectuée avec de l'air sec (tenir compte de la pression atmosphérique) et de l'eau très pure (bidistillée et/ou microfiltrée de résistivité très élevée > 18 MΩ).

#### 1.5.4. Vérification de la calibration

Pour vérifier la calibration, on mesure la masse volumique de fluides de référence.

Chaque jour, une vérification de la masse volumique de l'air est réalisée. Un écart entre la masse volumique théorique et celle observée supérieur à 0,00008 g/ml peut indiquer que le tube est encrassé. Il faut alors le nettoyer. Après nettoyage, on vérifie à nouveau la masse volumique de l'air; si cette vérification n'est pas concluante, il faut ajuster l'appareil.

On vérifie également la masse volumique de l'eau; si l'écart entre la masse volumique théorique et celle observée est supérieur à 0,00008 g/ml, on ajuste l'appareil.

Si la vérification de la température de la cellule est difficile, il est possible de vérifier directement la masse volumique d'une solution hydroalcoolique de TAV comparable à ceux des distillats analysés.

#### 1.5.5. Contrôle

Lorsque la différence entre la masse volumique théorique d'une solution de référence (connue avec une incertitude de +/- 0,00005 g/ml) et la mesure est supérieure à 0,00008 g/ml, il faut vérifier la température de la cellule.

#### 1.6. Échantillonnage et préparation des échantillons

(voir point 3 "Obtention du distillat" du présent chapitre)

#### 1.7. Mode opératoire

Après obtention du distillat, on mesure sa masse volumique ou son TAV par densimétrie.

L'opérateur s'assure de la stabilité de la température de la cellule de mesure. Le distillat dans la cellule du densimètre ne doit pas contenir de bulles d'air et doit être homogène. Si l'on dispose d'un système d'éclairage qui permet de vérifier l'absence de bulles, l'éteindre rapidement après la vérification car la chaleur générée par la lampe influe sur la température de mesure.

Si l'appareil ne donne que la période, on calcule la masse volumique grâce aux constantes A et B (voir point 1.3). Si l'appareil ne donne pas directement le TAV, en connaissant la masse volumique on obtient ce TAV à l'aide des tables.

### 1.8. *Expression des résultats*

Le titre alcoométrique volumique du vin est celui obtenu pour le distillat. Il est exprimé en "% vol".

Si les conditions de température ne sont pas respectées, il est nécessaire de réaliser une correction pour l'exprimer à 20 °C. Le résultat est donné avec deux décimales.

### 1.9. *Remarques*

Le volume introduit dans la cellule doit être suffisamment important afin d'éviter une éventuelle contamination provoquée par l'échantillon précédent. Il est donc nécessaire de réaliser au moins deux déterminations. Si celles-ci ne donnent pas des résultats inclus dans la limite de répétabilité, une troisième détermination est nécessaire. Généralement les résultats des deux dernières déterminations sont homogènes et on élimine la première valeur.

### 1.10. *Fidélité*

Pour des échantillons de TAV compris entre 4 et 18 % vol.

Répétabilité (r) = 0,067 (% vol),

Reproductibilité (R) = 0,0454 + 0,0105 × TAV.

## 2. **Essai interlaboratoires. Fidélité et exactitude sur ajout**

Les caractéristiques de performance de la méthode qui sont indiquées au point 1.10 proviennent d'un essai interlaboratoires réalisé conformément aux procédures établies au niveau international, sur 6 échantillons et par 11 laboratoires.

Tous les détails et les calculs de répétabilité et de reproductibilité effectués dans cet essai sont décrits dans le chapitre "TITRE ALCOOMÉTRIQUE VOLUMIQUE" (point 4.B.2) du "Recueil international des méthodes d'analyses" de l'Organisation internationale de la vigne et du vin (édition 2004).»

---

**RÈGLEMENT (CE) N° 356/2005 DE LA COMMISSION****du 1<sup>er</sup> mars 2005****établissant les modalités d'application pour le marquage et l'identification des engins de pêche dormants et des chaluts à perche**

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

*Article 2*

vu le traité instituant la Communauté européenne,

**Champ d'application**

vu le règlement (CEE) n° 2847/93 du Conseil du 12 octobre 1993 instituant un régime de contrôle applicable à la politique commune de la pêche<sup>(1)</sup>, et notamment son article 5, point c), et son article 20 bis, paragraphe 3,

1. Le présent règlement s'applique aux navires de pêche opérant dans les eaux communautaires.

2. Le présent règlement ne s'applique pas dans la zone des 12 milles marins mesurés depuis les lignes de base de l'État membre côtier.

considérant ce qui suit:

*Article 3***Définitions**

(1) Le contrôle et l'inspection des activités de pêche, en particulier de certaines mesures techniques de conservation, spécifiant notamment les maillages et les restrictions de pêche au cours de certaines périodes et d'autres caractéristiques d'engins de pêche dormants, sont nécessaires. À cet effet, les engins de pêche utilisés par les navires de pêche doivent être aisément identifiables et contrôlables. Afin de s'assurer du respect de ces exigences, des modalités d'application doivent être établies pour le marquage et l'identification de certains engins de pêche utilisés par les navires de pêche dans les eaux communautaires.

Aux fins du présent règlement, on entend par:

(2) Il convient, pour assurer une application adéquate du présent règlement, d'interdire l'utilisation des engins de pêche qui ne respectent pas les exigences fixées audit règlement ainsi que le transport à bord d'engins qui ne sont pas conformes à certaines dispositions de ce règlement.

a) «engin dormant»:

i) les palangres;

ii) les filets maillants, les filets emmêlants, les trémails, les filets maillants dérivants consistant en un ou plusieurs filets distincts équipés de ralingues supérieures et inférieures, de cordages d'assemblage et pouvant être munis d'équipements d'ancrage, de flottaison et de balisage;

(3) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité de gestion de la pêche et de l'aquaculture,

b) «chaluts à perche», les chaluts remorqués au moyen de perches.

*Article 4***Interdiction**

1. Il est interdit d'utiliser pour la pêche des engins dormants, des bouées et des chaluts à perche qui ne seraient pas marqués et identifiables conformément aux dispositions du présent règlement.

A ARRÊTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

2. Il est interdit de détenir à bord:

## CHAPITRE I

**DISPOSITIONS GÉNÉRALES***Article premier***Objet**

Le présent règlement établit les modalités d'application pour le marquage et l'identification des engins de pêche dormants et des chaluts à perche.

a) les perches d'un chalut à perche qui n'indiquent pas la marque d'identification externe du navire conformément à l'article 5;

b) les engins dormants qui ne sont pas étiquetés conformément à l'article 7;

c) les bouées qui ne sont pas marquées conformément à l'article 10.

<sup>(1)</sup> JO L 261 du 20.10.1993, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1954/2003 (JO L 289 du 7.11.2003, p. 1).

## CHAPITRE II

**CHALUTS À PERCHE***Article 5***Responsabilités en matière de chaluts à perche**

Le capitaine d'un navire de pêche ou son représentant veille à ce que chaque perche d'un chalut à perche transportée à bord ou utilisée pour la pêche porte clairement, sur la perche ou sur les patins de chaque perche, la marque d'identification externe du navire auquel elle appartient.

## CHAPITRE III

**ENGINS DORMANTS***Article 6***Responsabilités en matière d'engins dormants**

Le capitaine d'un navire de pêche ou son représentant veille à ce que chaque engin dormant transporté à bord ou utilisé pour la pêche soit clairement marqué et identifiable conformément aux dispositions du présent chapitre.

*Article 7***Indication de l'identification**

Chaque engin dormant utilisé pour la pêche porte en permanence la marque d'identification externe du navire auquel il appartient:

- a) sur une étiquette fixée au premier rang supérieur, à chaque extrémité de chaque engin dormant;
- b) pour un engin dormant dont la longueur dépasse un mille marin, sur des étiquettes fixées au premier rang supérieur de l'engin dormant à intervalles réguliers ne dépassant pas un mille marin de telle sorte qu'aucune partie de l'engin dépassant un mille marin ne reste sans marquage.

*Article 8***Étiquettes**

1. Chaque étiquette est:
  - a) faite dans une matière durable;
  - b) solidement fixée à l'engin;
  - c) d'une largeur minimale de 65 millimètres;
  - d) d'une longueur minimale de 75 millimètres.
2. Les lettres et numéros indiqués sur chaque étiquette ne doivent pas être effacés, modifiés ni devenus illisibles.

## CHAPITRE IV

**BOUÉES***Article 9***Responsabilités en matière de bouées**

Le capitaine d'un navire de pêche ou son représentant veille à ce que deux bouées de marquage des extrémités de l'engin et des bouées de marquage intermédiaires, équipées conformément à l'annexe, soient fixées à chaque engin de pêche dormant utilisé pour la pêche et déployées suivant les dispositions du présent chapitre.

*Article 10***Indication de l'identification**

1. Chaque bouée de marquage des extrémités de l'engin et chaque bouée intermédiaire porte la marque d'identification externe du navire auquel l'engin appartient:

- a) les lettres et numéros sont indiqués le plus haut possible au-dessus de l'eau, de manière à être clairement visibles;
- b) les lettres et les numéros sont d'une couleur qui tranche avec la surface sur laquelle ils sont indiqués.

2. Les lettres et numéros indiqués sur la bouée de marquage ne doivent pas être effacés, modifiés ni devenus illisibles.

*Article 11***Cordages**

1. Les cordages avec lesquels les bouées sont amarrées aux engins dormants sont fabriqués dans une matière submersible ou sont lestés.

2. Les cordages reliant les bouées de marquage des extrémités à chaque engin sont fixés aux extrémités dudit engin.

*Article 12***Bouées de marquage des extrémités**

1. Les bouées de marquage des extrémités sont déployées de telle sorte que chaque extrémité de l'engin de pêche puisse être localisée à tout moment.

2. Le mât de chaque bouée de marquage des extrémités a une hauteur minimale de 1,5 mètre au-dessus du niveau de la mer, la mesure étant effectuée depuis le sommet du flotteur.
3. Les bouées de marquage des extrémités sont colorées mais elles ne peuvent être ni rouges ni vertes.
4. Chaque bouée de marquage des extrémités comprend:
  - a) un ou deux fanion(s) rectangulaire(s) mesurant au moins 40 centimètres de côté; lorsque deux fanions sont exigés sur la même bouée, la distance entre eux est d'au moins 20 centimètres; la distance entre l'eau et le premier fanion est d'au moins 80 centimètres; les fanions indiquant les extrémités du même filet sont de la même couleur, qui ne peut pas être la couleur blanche, et de la même dimension;
  - b) un ou deux feu(x), de couleur jaune, produisant un éclat toutes les cinq secondes (F1 Y5s) et visible(s) à une distance d'au moins deux milles marins;
  - c) un signal placé au sommet de la bouée qui doit être une sphère d'un diamètre d'au moins 25 centimètres, surmonté d'une ou de deux bande(s) lumineuses ni rouge(s) ni verte(s) et ayant une largeur d'au moins 6 centimètres. Un réflecteur radar sphérique peut être utilisé comme signal placé au sommet de la bouée;
  - d) des réflecteurs radar dont l'écho est détectable à une distance d'au moins deux milles marins.

#### Article 13

#### **Fixation et équipement des bouées de marquage des extrémités**

Les bouées de marquage des extrémités sont fixées aux engins dormants et équipées de la manière suivante:

- a) la bouée du secteur ouest (c'est-à-dire le secteur du compas qui s'étend du sud par l'ouest jusqu'au nord inclus) est équipée de deux fanions, de deux bandes lumineuses

rayées, de deux feux et d'une étiquette conformément à l'article 8;

- b) la bouée du secteur est (c'est-à-dire le secteur du compas qui s'étend du nord par l'est jusqu'au sud inclus) est équipée d'un fanion, d'une bande lumineuse rayée, d'un feu et d'une étiquette conformément à l'article 8.

L'étiquette comporte les informations figurant à l'article 10.

#### Article 14

#### **Bouées de marquage intermédiaires**

1. Des bouées de marquage intermédiaires sont fixées à l'engin dormant dont la longueur dépasse un mille marin.
2. Des bouées de marquage intermédiaires sont déployées à des distances ne dépassant pas un mille marin de telle sorte qu'aucune partie de l'engin dépassant un mille marin ne reste sans marquage.
3. Les bouées de marquage intermédiaires ont les mêmes caractéristiques que celles des bouées de marquage des extrémités de secteur est, à l'exception des points suivants:
  - a) les fanions sont blancs;
  - b) une bouée de marquage intermédiaire sur cinq est équipée d'un réflecteur radar dont l'écho est détectable à une distance d'au moins deux milles marins.

#### CHAPITRE V

#### **DISPOSITION FINALE**

#### Article 15

Le présent règlement entre en vigueur le septième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

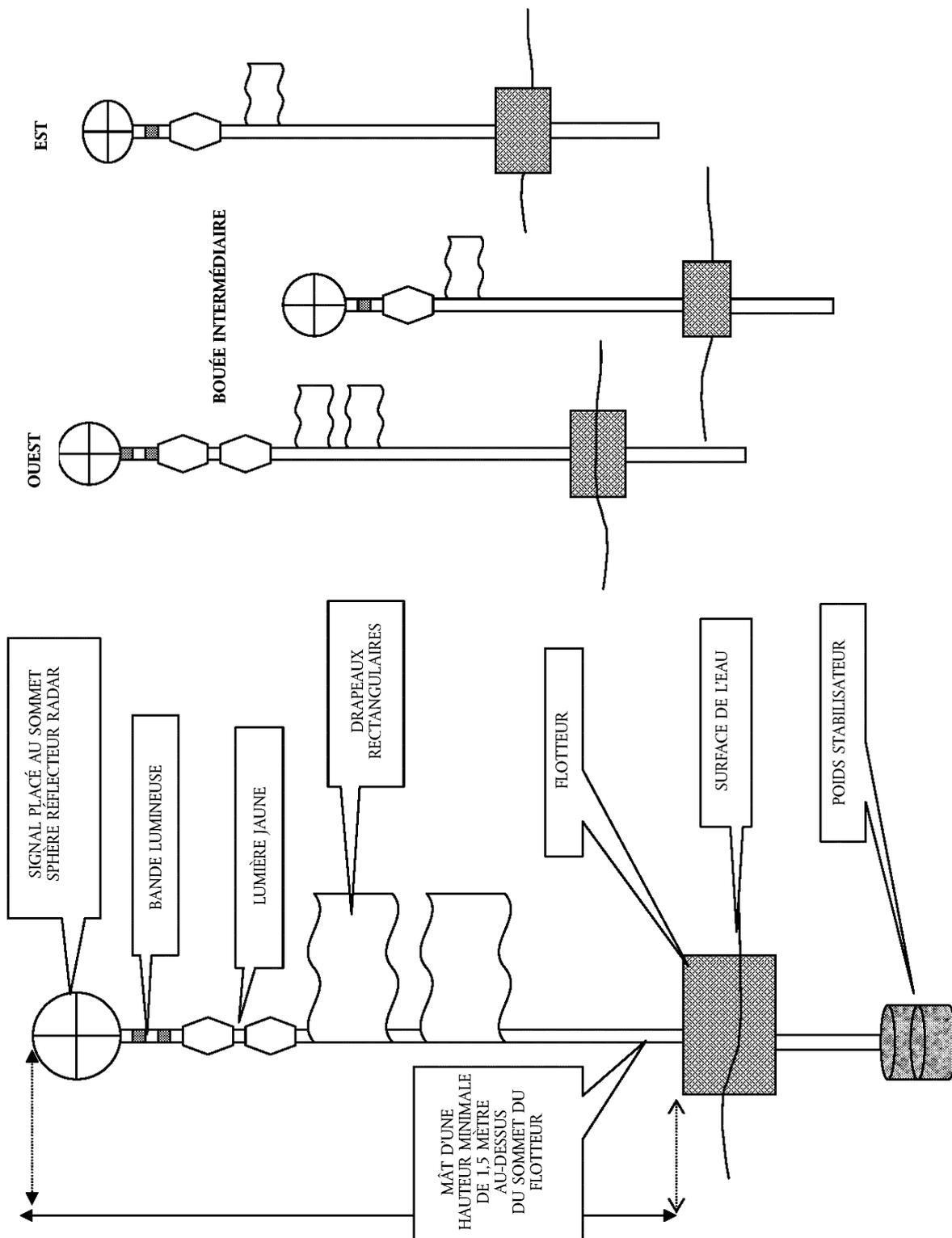
Il est applicable à partir du 1<sup>er</sup> octobre 2005.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 1<sup>er</sup> mars 2005.

*Par la Commission*  
Joe BORG  
*Membre de la Commission*

ANNEXE  
CARACTÉRISTIQUES DES BOUÉES DE MARQUAGE PLACÉES AUX EXTRÉMITÉS ET BOUÉES DE  
MARQUAGE INTERMÉDIAIRES



**DIRECTIVE 2005/15/CE DU CONSEIL****du 28 février 2005****modifiant l'annexe IV de la directive 2000/29/CE concernant les mesures de protection contre l'introduction dans la Communauté d'organismes nuisibles aux végétaux ou aux produits végétaux et contre leur propagation à l'intérieur de la Communauté**

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la directive 2000/29/CE du Conseil du 8 mai 2000 concernant les mesures de protection contre l'introduction dans la Communauté d'organismes nuisibles aux végétaux ou aux produits végétaux et contre leur propagation à l'intérieur de la Communauté<sup>(1)</sup>, et notamment son article 14, second alinéa, point d),

vu la proposition de la Commission,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2004/102/CE<sup>(2)</sup>, qui modifie les annexes II, III, IV et V de la directive 2000/29/CE, doit être mise en œuvre par les États membres pour le 1<sup>er</sup> mars 2005.
- (2) La directive 2004/102/CE contient des dispositions relatives au bois et aux produits du bois. Les mesures relatives aux palettes, caisses et bois d'arrimage mettent les dispositions communautaires en conformité avec la norme internationale pour les mesures phytosanitaires n° 15 de l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) intitulée «Directives pour la réglementation des matériaux d'emballage à base de bois dans le commerce international», qui a été adoptée en mars 2002 par la quatrième commission intérimaire des mesures phytosanitaires (CIMP).
- (3) La norme n° 15 dispose que les matériaux d'emballage en bois (y compris le bois d'arrimage), fabriqués en bois brut de conifères et en bois brut autre que de conifères, doivent être traités selon des mesures approuvées, à savoir le traitement thermique (température minimale de 56 °C pendant trente minutes au moins) ou la fumigation au bromure de méthyle. En outre, le bois traité selon l'une des mesures approuvées doit porter une marque distinctive.
- (4) La norme dispose également que, sous réserve de justification technique, les pays peuvent demander que les matériaux d'emballage faisant l'objet des mesures phytosanitaires approuvées soient écorcés et portent une marque.

- (5) Des pays tiers ont demandé à la Communauté d'envisager différentes méthodes permettant d'atteindre le même objectif. À cette fin, des recherches ont été entreprises sur les aspects techniques de l'écorçage du bois, en particulier sur l'efficacité de l'écorçage comme moyen de «réduction du risque phytosanitaire» associé à d'autres traitements.
- (6) Dans l'attente des résultats de ces recherches, il convient de différer l'application de la disposition relative à l'écorçage du bois.
- (7) Il convient donc de modifier en conséquence la directive 2000/29/CE.
- (8) Le comité phytosanitaire permanent n'a émis aucun avis dans les délais fixés par son président,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2000/29/CE est modifiée comme suit:

- 1) à l'annexe IV, partie A, chapitre I, point 2, l'alinéa suivant est ajouté en bas de la colonne de droite:

«Le premier tiret, qui dispose que les matériaux d'emballage en bois doivent être fabriqués à partir de bois rond écorcé, ne s'applique qu'à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006.»

- 2) à l'annexe IV, partie A, chapitre I, point 8, l'alinéa suivant est ajouté en bas de la colonne de droite:

«Le point a), première ligne, qui dispose que les matériaux d'emballage en bois doivent être fabriqués à partir de bois rond écorcé, ne s'applique qu'à compter du 1<sup>er</sup> mars 2006.»

*Article 2*

1. Les États membres adoptent et publient, au plus tard le 28 février 2005, les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre celles-ci et la présente directive.

<sup>(1)</sup> JO L 169 du 10.7.2000, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/102/CE de la Commission (JO L 309 du 6.10.2004, p. 9).

<sup>(2)</sup> JO L 309 du 6.10.2004, p. 9.

Ils appliquent ces dispositions à compter du 1<sup>er</sup> mars 2005.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

*Article 3*

La présente directive entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 28 février 2005.

*Par le Conseil*

*Le président*

F. BODEN

---

## II

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

## CONSEIL

## DÉCISION DU CONSEIL

du 24 février 2005

**modifiant la décision du 27 mars 2000 autorisant le directeur d'Europol à engager des négociations concernant des accords avec des États tiers et des instances non liées à l'Union européenne**

(2005/169/CE)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu l'article 42, paragraphe 2, l'article 10, paragraphe 4, et l'article 18 de la convention portant création d'un office européen de police (convention Europol) <sup>(1)</sup>,

vu l'acte du Conseil du 3 novembre 1998 établissant les règles relatives aux relations extérieures d'Europol avec les États tiers et les instances non liées à l'Union européenne <sup>(2)</sup>, et notamment son article 2,

vu l'acte du Conseil du 3 novembre 1998 arrêtant des règles relatives à la réception par Europol d'informations émanant de tiers <sup>(3)</sup>, et notamment son article 2,

vu l'acte du Conseil du 12 mars 1999 arrêtant les règles relatives à la transmission de données à caractère personnel par Europol à des États et des instances tiers <sup>(4)</sup>, et notamment ses articles 2 et 3,

considérant ce qui suit:

- (1) Les exigences opérationnelles et la nécessité de lutter efficacement contre les formes organisées de la criminalité par le biais d'Europol imposent qu'Israël soit ajouté à la liste des États tiers avec lesquels le directeur d'Europol est autorisé à entamer des négociations.

- (2) Il y a donc lieu de modifier la décision du Conseil du 27 mars 2000 <sup>(5)</sup>,

DÉCIDE:

*Article premier*

La décision du Conseil du 27 mars 2000 est modifiée comme suit:

à l'article 2, paragraphe 1, sous l'intitulé «États tiers», l'État qui figure ci-après est ajouté dans la liste alphabétique:

«— Israël».

*Article 2*

La présente décision est publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 3*

La présente décision prend effet le jour suivant celui de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 24 février 2005.

*Par le Conseil*

*Le président*

N. SCHMIT

<sup>(1)</sup> JO C 316 du 27.11.1995, p. 2.

<sup>(2)</sup> JO C 26 du 30.1.1999, p. 19.

<sup>(3)</sup> JO C 26 du 30.1.1999, p. 17.

<sup>(4)</sup> JO C 88 du 30.3.1999, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO C 106 du 13.4.2000, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par la décision du 2 décembre 2004 (JO C 317 du 22.12.2004, p. 1).

# COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 16 juin 2004

relative à des aides en faveur de la construction d'un pipeline de transport du propylène entre Rotterdam, Anvers et la région de la Ruhr, notifiées par la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas

C 67/03 (ex N 355/03) — C 68/03 (ex N 400/03) — C 69/03 (ex N 473/03)

[notifiée sous le numéro C(2004) 2031]

(Les textes en langues allemande, française et néerlandaise sont les seuls faisant foi.)

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

(2005/170/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<sup>(1)</sup>, et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

### 1. PROCÉDURE

(1) Depuis l'automne 2002, la Commission a eu des contacts informels avec les autorités allemandes et néerlandaises au sujet d'aides d'État en faveur des sections allemande et néerlandaise d'un projet de construction d'un pipeline de

propylène. La Commission a écrit à l'Allemagne le 13 février 2002 et celle-ci lui a répondu le 27 mars 2003. La Commission a ensuite également eu des contacts informels avec les autorités belges. L'association des producteurs pétrochimiques européens (APPE) a communiqué un rapport à l'appui de ce projet par lettre du 15 mai 2003. Par lettres des 24 juillet 2003, 4 septembre 2003 et 16 octobre 2003, les autorités allemandes, néerlandaises et belges ont notifié des aides pour leur partie du projet. Ces dossiers ont été enregistrés sous les références N 355/03, N 400/03 et N 473/03 respectivement.

(2) La Commission a demandé des renseignements complémentaires à l'Allemagne par lettre du 27 août 2003; l'Allemagne s'est exécutée par lettres des 6, 15 et 28 octobre 2003.

(3) Par décision C(2003) 4080 du 11 novembre 2003, la Commission a ouvert la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'égard des mesures notifiées. Elle a adressé cette décision à l'Allemagne, aux Pays-Bas et à la Belgique le même jour: les procédures ont été enregistrées sous les références C 67/03, C 68/03 et C 69/03 respectivement. L'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique ont présenté leurs observations sur cette décision par lettres des 12, 18 et 22 décembre 2003. La Commission a demandé un complément d'informations par lettres du 23 janvier 2004, auxquelles les États membres respectifs ont répondu par lettres des 20, 27 février et 2 mars 2004.

<sup>(1)</sup> JO C 315 du 24.12.2003, p. 7.

- (4) La décision de la Commission a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* <sup>(2)</sup>. Trois parties intéressées lui ont fait parvenir des observations, qu'elle a communiquées à l'Allemagne, aux Pays-Bas et à la Belgique. Par lettres des 5, 29 et 11 mars 2004, ces derniers ont commenté ces observations. Enfin, ils ont envoyé des renseignements complémentaires par lettres des 25 mai et 4 juin 2004.

## 2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DES MESURES EN CAUSE

### 2.1. Informations générales et bénéficiaire des aides

#### 2.1.1. Le propylène et le transport du propylène

- (5) Le propylène, produit dérivé du pétrole, est utilisé pour produire des polymères, qui servent à leur tour à fabriquer des matières plastiques. En Europe occidentale, quelque 70 % du total du propylène sont des sous-produits de la fabrication de l'éthylène. Par conséquent, la localisation des unités de fabrication est souvent déterminée par les débouchés de l'éthylène. La taille globale du marché de l'Europe occidentale est estimée à environ 14,7 millions de tonnes en 2001, dont la moitié est utilisée dans la région qui serait desservie par le pipeline. Les estimations de la croissance future du marché du propylène vont de 3,7 à 4,0 % pour les années qui viennent. L'éthylène se caractérise par une croissance nettement plus faible, d'environ 2 %.

- (6) Actuellement, environ 550 chalands (de 1 500 tonnes chacun) et 4 800 wagons-citernes (de 50 tonnes chacun) transportant du propylène arrivent dans le triangle Rotterdam-Anvers-Cologne chaque année. On s'attend à ce qu'il y ait une pénurie d'environ 1,7 million de tonnes de propylène dans cette région en 2010. Sous l'effet de l'évolution structurelle du secteur chimique, le pipeline devrait alors transporter en fait 2,5 millions de tonnes.

- (7) En ce qui concerne uniquement le transport de Rotterdam vers le sud du Limbourg et la région de la Ruhr, les chiffres sont légèrement différents. En 1997, la quantité de propylène transportée était de 93,4 millions de tonnes/kilomètre, dont environ 4 millions par chemin de fer et environ 89,4 millions par chaland. En 2010, un volume total d'environ 1,5 million de tonnes par an devrait être transporté vers la région de la Ruhr, ce qui représenterait 750 chalands par an. La quantité totale

transportée de Rotterdam vers le sud du Limbourg serait d'environ 180 000 tonnes par an, soit 900 wagons-citernes et 70 chalands par an.

#### 2.1.2. Le bénéficiaire

- (8) Le bénéficiaire sera European Pipeline Company BV (EPC), un consortium d'entreprises chimiques. Son prédécesseur est European Pipeline Development Company (EPDC). Les actionnaires en sont BASF AG, Celanese Chemical Europe GmbH, Shell Nederland Chemie BV, DSM NV, Rütgers Chemicals AG, Sasol Germany GmbH, Veba Oil & Refining & Petrochemicals GmbH, Westgas GmbH et SABIC Europe. Ce consortium détient les actifs néerlandais, 100 % de la société de gestion d'actifs belge, EPDC Flanders NV et 49,9 % de la société de gestion d'actifs allemande, Propylenpipeline Ruhr GmbH (PRG) <sup>(3)</sup>. La société Landesentwicklungsgesellschaft Nordrhein-Westfalen (LEG) <sup>(4)</sup> possède les 50,1 % restants, mais n'est tenue à aucune obligation financière au-delà de sa participation au capital de la société. EPC et les sociétés de gestion d'actifs belge et allemande ont fondé ensemble une entreprise commune, «European Pipeline Administration Company» (EPAC), qui sera chargée de la gestion de l'ensemble du pipeline.

#### 2.1.3. Le projet de pipeline

- (9) Les notifications portent sur un pipeline devant assurer le transport du propylène de Rotterdam à Oberhausen, dans la Ruhr, en passant par Anvers, Tessenderloo, Geleen et Cologne. Le réseau aura une longueur d'environ 520 km. Son parcours, qui se compose de neuf sections, suit autant que possible les conduites d'éthylène existantes. La notification allemande ne concerne que la section entre Oberhausen, via Cologne, et la frontière néerlandaise («Pilot 2»), où elle rejoint une autre section dans la région du nord de la Ruhr («Pilot 1»). Outre l'investissement dans le pipeline, de nouvelles capacités de stockage seront construites dans les ports néerlandais et belge et à Duisburg, en Allemagne. Conformément à la directive 85/337/CEE du Conseil du 27 juin 1985 concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement <sup>(5)</sup>, le bénéficiaire réalisera une évaluation des effets de l'ensemble du pipeline sur l'environnement.

<sup>(3)</sup> Les actifs appartiennent aux sociétés à responsabilité limitée EPDC NL CV, EPDC BE CV et PRG GmbH & CoKG, dont EPDC NL BV, EPDC BE BV et PRG GmbH sont les actionnaires respectifs.

<sup>(4)</sup> Le Land de Rhénanie-du-Nord-Westphalie détient 68,15 % des parts de LEG, WestLB en possède 22,25 %, le reste des parts appartenant à des actionnaires privés.

<sup>(5)</sup> JO L 175 du 5.7.1985, p. 40. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 156 du 25.6.2003, p. 17).

<sup>(2)</sup> Voir note 1 de bas de page.

- (10) Le coût d'investissement total se monte à 148,5 millions d'euros, comme le montre le tableau 1 <sup>(6)</sup>.

Tableau 1  
Coût d'investissement total

<i>(en millions d'euros)</i>	
Section	Coût d'investissement
Allemagne «Pilot 2»	67,134
Pays-Bas	26,0
Belgique	55,4
Total	148,5

- (11) Le pipeline est géré conformément aux principes de l'«accès des tiers au réseau» («open access/common carrier») et du «faible profit». Tout producteur ou utilisateur intéressé peut faire usage du pipeline sans discrimination. La capacité de ce dernier devrait être suffisante pour faire face à la croissance attendue pour les vingt prochaines années. Les redevances de transport seront égales pour tout utilisateur, qu'il soit ou non actionnaire. Elles seront fixées en fonction du nombre de sections traversées.

- (12) Les redevances seront fixées de façon transparente, à un niveau comparable aux redevances pratiquées dans le transport ferroviaire et par voie navigable. Entre 2006 et 2008, [...] <sup>(\*)</sup>. Il n'y aura pas de rabais de quantité. Afin de maintenir les redevances à jour, une étude sur ces modes de transport sera réalisée tous les deux ans.

- (13) Concernant les achats de travaux et services, EPAC et PRG doivent suivre les procédures d'achats établies par la législation relative aux achats publics aux niveaux communautaire et national.

#### 2.1.4. Les aides

- (14) L'Allemagne a l'intention d'accorder une subvention directe de 80 % du déficit calculé par rapport à une rentabilité normale («unrentierlichen investiven Kosten») pour la partie allemande du pipeline («Pilot 2»), avec un plafond de 50 % du coût d'investissement total. Le coût admissible est le coût d'investissement comprenant la planification, la construction et le premier remplissage, déduction faite des plus-values pendant les quinze premières années sur la base d'une analyse des flux de trésorerie actualisés. L'aide s'éleverait à 18 682 000 euros.

<sup>(6)</sup> «Pilot 1» représentera un coût d'investissement de 50,5 millions d'euros, pour lequel le projet bénéficiera d'une aide d'environ 25 millions d'euros.

<sup>(\*)</sup> Informations confidentielles.

Selon un calcul communiqué par les autorités allemandes, cette aide permet de parvenir à un taux de rendement interne (TRI) de 5,6 % sur vingt-cinq ans.

- (15) Les Pays-Bas ont l'intention d'accorder une subvention de 4 000 000 d'euros. Ce montant serait nécessaire pour amener la rentabilité de la partie néerlandaise du projet à un niveau acceptable pour les partenaires industriels. Les aides allemandes et néerlandaises sont des mesures «ad hoc», qui ne relèvent pas d'un régime précis.

- (16) La Belgique a l'intention d'accorder une subvention directe de 2 919 480 euros et une exonération du précompte immobilier pour cinq ans, avantage estimé à 766 000 euros. Le coût d'investissement total en Belgique serait de 55,4 millions d'euros, dont les autorités belges ont reconnu 40 885 000 euros comme coûts admissibles. Un montant de 16 556 000 euros de bénéfices d'exploitation en a été déduit <sup>(7)</sup>, ce qui laisse un montant admissible de 24 329 000 euros. Les autorités belges considèrent que l'aide relève d'un régime d'aides d'État approuvé par la Commission <sup>(8)</sup>. Le régime prévoit une aide de 12 % pour ce type d'investissement, ce qui correspond à l'aide de 2 919 480 euros. Les coûts qui ne peuvent bénéficier d'une aide au titre de ce régime sont les coûts de recherche générale, d'achat de terrains et les commissions.

- (17) L'aide belge a été notifiée pour obtenir une sécurité juridique et pour fournir à la Commission un tableau d'ensemble du projet d'investissement, avec le montant total de l'aide accordée.

- (18) Les trois États membres ont subordonné les aides au respect des principes de «libre accès» et de «non-discrimination» pendant vingt-cinq ans, soit la durée de vie économique du pipeline. Le respect de ces principes est établi dans les statuts d'EPAC; après cette période de vingt-cinq ans, ces statuts ne pourront être modifiés sur ce point qu'à l'unanimité de tous les participants.

- (19) Un prêt de la BEI jusqu'à concurrence de 30 % du coût total du projet est à l'examen. Les actionnaires apporteraient 8 millions d'euros de capitaux propres, le reste du financement étant assuré par des banques. En même temps, les actionnaires doivent supporter les pertes des premières années, soit environ 38 millions d'euros jusqu'en 2008, ce qui reviendrait en fait à environ 18 millions d'euros après intérêts et impôts.

<sup>(7)</sup> Il convient d'observer que ces bénéfices d'exploitation sont le produit net moins l'amortissement et les intérêts sur investissements.

<sup>(8)</sup> Décret sur l'expansion économique dans la région flamande, N 40/99 (JO C 284 du 7.10.2000, p. 8) et N 223/93 (JO C 282 du 20.10.1993, p. 4).

2.1.5. *Le réseau plus vaste d'oléoducs pour oléfines européen*

- (20) L'APPE a fourni à la Commission un rapport sur le réseau plus vaste d'oléoducs pour oléfines, dont le projet de pipeline en cause fait partie<sup>(9)</sup>. Actuellement, on peut compter cinq systèmes distincts en Europe pour l'éthylène, qui ne sont pas interconnectés pour former un réseau complet et qui ne relient qu'environ 50 % de la capacité totale. Pour le propylène, il existe plusieurs systèmes individuels autour du Benelux. Le réseau global d'oléfines devrait connecter ces différents systèmes et les développer. Le rapport présente plusieurs cartes où figurent divers projets de construction de pipelines, en cours ou en projet, qui devraient permettre de réaliser le réseau dans son ensemble.

2.2. **Les justifications de l'aide avancées par les autorités allemandes, néerlandaises et belges**

- (21) Le projet se justifierait par des considérations touchant à l'environnement, à la sécurité du transport et à la politique industrielle.

2.2.1. *Les avantages pour l'environnement*

- (22) Le transport du propylène devrait se développer fortement et ce phénomène accentuerait la pression sur la capacité de transport par bateau et par camion. Le pipeline vise à alléger la pression et à prévenir les goulets d'étranglement. Il réduirait nettement les embouteillages sur les routes.
- (23) La différence entre les émissions des modes de transport traditionnels et le transport par pipeline s'établirait selon le tableau 2.

Tableau 2

## Émissions

	Unités	Rail	Chaland	Total	Pipeline	Delta
Chargements	Tekm	7 100 000	158 200 000	165 300 000	165 300 000	
CO <sub>2</sub>	kg/tekm	312	6 960	7 237	4 496	2 741
NO <sub>x</sub>	kg/tekm	1,99	124	126	5,12	121
CO	kg/tekm	0,14	6,33	6,47	0,5	5,97
VOC	kg/tekm	0,07	6,33	6,4	0,17	6,23
SO <sub>2</sub>	kg/tekm	0,14	9,49	9,63	2,15	7,48

- (24) D'autres réductions des émissions résulteraient du fait que le pipeline permettrait de réaliser de nouveaux investissements sur des sites requérant moins d'opérations de transport d'oléfines.

2.2.2. *La sécurité du transport et les embouteillages*

- (25) Le pipeline permettrait d'améliorer nettement la sécurité du transport. Le propylène appartient à la classe de risque la plus élevée. Sans le pipeline, la croissance du marché entraînerait une importante augmentation des autres formes de transport du propylène ainsi que des problèmes de sécurité et d'embouteillages qui y sont liés.
- (26) Aux Pays-Bas, l'inquiétude porte surtout sur le transport par chaland et par chemin de fer. Le développement du transport ferroviaire accentuerait les problèmes de sécurité le long de la voie et de transbordement du propylène. Or, le pipeline permettrait de diminuer ce risque, notamment grâce à la réduction des manœuvres nécessaires

dans les gares et du transbordement du propylène. L'une des zones où les risques sont les plus aigus le long de la liaison par chemin de fer entre Rotterdam et Geleen serait la gare de Venlo. Pour résoudre ce problème, il faudrait envisager un déménagement, ce qui représenterait un coût approximatif de 134 millions d'euros. Or, le pipeline rend ce déménagement moins nécessaire.

- (27) Les Pays-Bas ont estimé le rendement social immédiat (sécurité du trafic, réduction des émissions et du bruit) de la subvention à 12 %.

2.2.3. *La politique industrielle et les considérations touchant à l'emploi*

- (28) Le pipeline revêtirait une importance stratégique pour la viabilité de l'industrie chimique dans la région considérée. Une étude de 1998 relevait le manque d'infrastructures appropriées comme le principal facteur entravant la compétitivité. La situation est différente aux États-Unis, où il existe un réseau très développé. Le pipeline assouplirait très largement les opérations de transport puisqu'il sert de lieu de stockage, avec un accès direct et proche pour tous les utilisateurs. Il réduirait également l'incertitude de l'approvisionnement en propylène pour les clients, problème lié à des perturbations de la production dans les vapo-craqueurs.

<sup>(9)</sup> The Development of a European Olefins Pipelines Network and Its Benefits (Le développement d'un réseau européen d'oléoducs pour oléfines et ses avantages), mai 2003.  
<http://www.petrochemistry.net/templates/shwPressroom.asp?TID=4&SNID=16>

- (29) En 1999, l'industrie des matières premières chimiques représentait 5 233 emplois dans la région d'Emscher-Lippe, en Allemagne. Environ 1 906 emplois dépendraient très largement des produits à base de propylène: 1 506 dans l'industrie des matières premières et 400 dans la transformation des matières plastiques. Sans le pipeline de transport du propylène, le potentiel de cette région ne serait utilisé qu'à 50 % au maximum. Une expertise a permis d'estimer le nombre d'emplois dans la région d'Emscher-Lippe avec et sans le pipeline. Pour l'industrie des matières premières, le projet créerait 658 emplois d'ici à 2010, sans les effets de multiplication. Pour l'industrie chimique intégrée, il s'agirait de 2 697 emplois. En chiffres absolus, l'emploi diminuerait de toute façon, mais à un rythme plus lent grâce au pipeline.
- (30) En 2002, quelque 9 740 personnes étaient employées dans l'industrie chimique dans le sud du Limbourg. De 500 à 550 d'entre elles travaillent dans la production du propylène, ainsi que dans la production et la transformation des produits dérivés du polypropylène, dans le sud du Limbourg.

### 3. MOTIFS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE PRÉVUE À L'ARTICLE 88, PARAGRAPHE 2, DU TRAITÉ

- (31) Dans sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité, la Commission a expliqué pour quelles raisons les mesures en cause devaient être considérées comme des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité et a exprimé certains doutes quant à leur compatibilité avec ledit traité. L'aide ne serait en effet pas couverte par l'encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement<sup>(10)</sup> (ci-après «l'encadrement des aides pour l'environnement»), par les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale<sup>(11)</sup> ni par d'autres lignes directrices ou encadrements établis par la Commission. De même, l'affaire en cause diffère d'autres aides en faveur de projets d'infrastructures de transport qui avaient été autorisées par la Commission. En ce qui concerne les critères généraux appliqués en matière d'appréciation des aides d'État, la Commission a observé que la nécessité du montant total et la proportionnalité des aides n'étaient pas claires. Certains pipelines existants ont été financés intégralement par des ressources privées. De surcroît, les intensités d'aide pour les diverses parties du projet sont variables; ainsi, l'intensité est relativement élevée notamment pour sa partie allemande. Certaines questions de fait se posaient en ce qui concerne les hypothèses retenues à la base des calculs de rentabilité. Enfin, la Commission se demandait s'il n'y aurait pas une distorsion induite de la concurrence, notamment entre entreprises chimiques participant directement au projet et d'autres entreprises du secteur chimique et d'industries liées, et entre l'industrie chimique de la région en cause et celle d'autres régions de la Communauté.

### 4. OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

- (32) La Commission a reçu des observations de Deutsche Bahn et de deux concurrents de l'industrie chimique.
- (33) Deutsche Bahn a confirmé l'analyse de la Commission et considère que l'aide lèse ses intérêts puisque le transport par pipeline remplacera le transport ferroviaire, ce qui entraînera une perte de chiffre d'affaires d'environ 13 millions d'euros par an. Une nouvelle perte de chiffre d'affaires se produirait dans la mesure où des producteurs de propylène situés dans le sud de l'Allemagne pourraient voir résilier des contrats de fourniture avec des utilisateurs de la région de la Ruhr. Deutsche Bahn a fourni plusieurs exemples de pertes de chiffre d'affaires causées par la construction de pipelines.
- (34) Le premier concurrent se déclare favorable au développement d'une infrastructure de pipelines de transport d'oléfinés en Europe, mais n'est pas persuadé que le projet en cause justifie l'aide qui lui est octroyée. En premier lieu, le pipeline ne transportera que la qualité «polymère», et non la qualité chimique ou la qualité «raffinerie», dont la teneur en propylène est moindre. La qualité polymère ne représente que 60 % du marché. Pour avoir accès au nouveau pipeline, les producteurs de la qualité chimique devront consentir des investissements substantiels afin de porter leurs produits au niveau de la qualité polymère. En second lieu, l'absence de réseaux de pipelines de transport du propylène en Europe ne saurait justifier la faible compétitivité de l'industrie chimique, car les redevances seront du même ordre que pour d'autres modes de transport. Le pipeline fera concurrence à ces derniers et l'aide faussera la concurrence avec les entreprises qui réalisent d'ores et déjà des investissements importants dans la sélection des sites, les mûles, etc. En troisième lieu, le transport par péniche et par chemin de fer a démontré ses avantages pour l'environnement. En quatrième lieu, le pipeline peut avoir pour effet de déplacer les investissements des sites côtiers du Benelux vers l'Allemagne, par exemple.
- (35) Le second concurrent admet le principe selon lequel le transport d'hydrocarbures légers par pipelines est intéressant sur le plan de l'efficacité et de la sécurité et qu'une bonne infrastructure encourage l'investissement et l'emploi dans les régions reliées par ce pipeline. Il fait observer toutefois que le débit actuel du propylène transporté de l'ouest vers l'est ne constitue pas une raison suffisante pour investir dans ce projet de construction d'un pipeline. Des volumes supplémentaires seraient nécessaires à chaque extrémité pour justifier l'aide: consommation du propylène dans le Limbourg néerlandais et le côté allemand du pipeline, et production de propylène dans la région côtière. Par contraste, SABIC

<sup>(10)</sup> JO C 37 du 3.2.2001, p. 3.

<sup>(11)</sup> JO C 74 du 10.3.1998, p. 9.

a annoncé le développement du craqueur dans le Limbourg néerlandais, ce qui diminuerait le volume de propylène transporté de la région Anvers-Rotterdam-Amsterdam (ARA) vers le côté est du pipeline. Sans investissement dans la production de propylène dans la région ARA, le pipeline resterait sous-utilisé.

## 5. OBSERVATIONS DE L'ALLEMAGNE, DES PAYS-BAS ET DE LA BELGIQUE

### 5.1. Observations communes aux trois États membres

(36) Les trois États membres confirment l'importance du projet sur le plan de l'environnement, de la sécurité du transport ainsi que sur le plan industriel. Ils soulignent que le pipeline sera exploité suivant les principes de «libre accès», de «non-discrimination» et du «transporteur commun».

(37) Il n'a pas été possible de procéder par appel d'offres pour sélectionner les bénéficiaires, car certaines sociétés pétrochimiques participaient directement au projet en tant que propriétaires de certaines sections de pipelines existantes. Cette procédure n'aurait d'ailleurs pas été économique. Les distorsions de la concurrence sont exclues en l'espèce puisque toute société peut se joindre au consortium.

### 5.2. Observations de l'Allemagne

(38) L'Allemagne insiste sur le fait que l'aide publique ne constitue pas une aide d'État, car elle ne produit pas d'avantage sélectif. Le pipeline doit être considéré comme une infrastructure de transport, à l'instar d'autres projets de ce genre, ce qui serait conforme aux décisions antérieures de la Commission<sup>(12)</sup>. Le projet a été lancé pour des raisons de politique écologique et industrielle et l'aide n'est pas une simple réaction à une initiative privée. De même, le fait que les autres modes de transport que sont les voies navigables et les chemins de fer sont financés par les pouvoirs publics a été pris en considération dans la décision d'aider le projet.

(39) L'Allemagne estime en outre que le projet cherche à organiser le transport du propylène selon différentes modalités. De ce fait, la mesure en cause relèverait du champ d'application de l'article 73 du traité.

<sup>(12)</sup> Notamment N 517/98 UK, subventions pour le terminal européen de fret ferroviaire de Galles du Sud, Royaume-Uni (JO C 81 du 24.3.1999, p. 8), N 121/99 AT, aide en faveur du transport combiné (JO C 245 du 28.8.1999, p. 2), N 208/2000 NL, régime d'aide en faveur de terminaux terrestres publics (JO C 315 du 4.11.2000, p. 22) et N 649/01 UK, subvention en faveur des installations de fret, projet du port de Rosyth (JO C 45 du 19.2.2002, p. 2).

(40) L'aide donnerait un rendement interne du projet de 5,6 % en Allemagne. Un rendement plus élevé ne serait pas possible: si les recettes dépassaient les prévisions pendant les quinze premières années, un montant correspondant serait récupéré auprès du bénéficiaire. L'Allemagne souligne que les entreprises qui participent directement au projet ne jouissent pas d'un avantage disproportionné, car tout utilisateur potentiel aura accès à l'installation dans des conditions non discriminatoires. De surcroît, même les entreprises actives dans d'autres branches économiques peuvent entrer dans le consortium. Le pipeline reste la propriété de l'entreprise après quinze ans, mais cette dernière n'en retire aucun avantage.

(41) Comme le pipeline fait partie d'un réseau à l'échelle européenne, il n'y aura pas de distorsion de la concurrence dans l'industrie chimique d'autres régions de la Communauté.

### 5.3. Observations des Pays-Bas

(42) Les Pays-Bas font observer que dans les années 1990, l'industrie produisant de l'éthylène et du propylène dans le nord-ouest de l'Europe, qui était exportatrice nette, est devenue importatrice nette sous l'effet de la forte concurrence, notamment des pays asiatiques. Le marché de l'éthylène et du propylène du nord-ouest de l'Europe est actuellement un marché fermé à cause du manque d'installations de transport, de stockage et de transbordement indépendantes. Le projet bénéficiaire de l'aide pourrait obliger le secteur à ouvrir le marché. Les Pays-Bas ont fourni une carte où sont marqués des exemples de sites côtiers répartis dans toute l'Europe qui ont la possibilité de fournir structurellement ou temporairement du propylène au pipeline.

(43) Les Pays-Bas rappellent leur calcul du taux de rendement de la subvention pour la société de 12 %. Outre le calcul du taux de rendement interne du projet (6,19 %), ils font observer que les taux de rendement des modes de transport concurrents sont également faibles puisqu'ils se situent entre 1 et 8 %, selon le mode de transport considéré. Les Pays-Bas considèrent aussi que l'aide pourrait être jugée compatible sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point b), du traité, puisqu'il s'agit d'un projet important d'intérêt européen commun.

### 5.4. Observations de la Belgique

(44) La Belgique ajoute aux observations générales que l'aide qu'elle a notifiée relève d'un régime approuvé par la Commission et que la position de cette dernière selon laquelle elle ne relèverait pas de l'encadrement des aides pour l'environnement n'est pas conforme à l'appréciation précédente qu'elle avait portée sur l'application du régime d'aides belge.

### 5.5. Commentaires sur les observations des intéressés

(45) En ce qui concerne les observations de Deutsche Bahn, les trois États membres soulignent que la subvention ne sera utilisée que pour l'infrastructure de pipelines et non pour le transport proprement dit et que les redevances seront fixées par référence à celles des modes de transport concurrents. Ces redevances seront transparentes et non discriminatoires. Les utilisateurs de propylène qui auraient déjà investi dans l'infrastructure de transport par voie navigable ou par chemin de fer ne sont pas désavantagés puisque les utilisateurs du pipeline assument eux-mêmes la responsabilité de la connexion au pipeline. De surcroît, la plupart des investissements nécessaires pour le transport par voie navigable ou par chemin de fer ne sont pas propres à l'utilisation du propylène, mais peuvent servir également pour transporter d'autres gaz liquéfiés. Enfin, Deutsche Bahn a la possibilité de prendre une participation dans EPDC. Le succès du projet de pipeline peut être important pour Deutsche Bahn puisqu'il ouvre des possibilités de transport du propylène vers l'intérieur du pays.

(46) En ce qui concerne les observations du premier concurrent, les trois États membres font observer que le propylène de qualité polymère est le seul qui se prête à tous les usages. La qualité «raffinerie» est très rarement utilisée en chimie eu égard au pourcentage élevé de propane qui se dégage du processus et qui doit être traité; du reste, il n'existe que peu de producteurs de qualité chimique et «raffinerie». On observe une tendance à l'utilisation accrue de propylène de qualité polymère dans les nouveaux procédés de production chimique. La question de la qualité a fait l'objet d'une discussion en profondeur, grâce à une task force instituée par le ministère des affaires économiques du Land de Rhénanie-du-Nord - Westphalie. En fait, le pipeline ouvre un marché européen unique du propylène.

(47) En ce qui concerne les observations du second concurrent, les trois États membres relèvent que toutes les valeurs attendues, à la fois des participants et des experts indépendants, montrent une croissance disproportionnée de la demande de propylène dans les décennies à venir. Par conséquent, le problème consiste plutôt à éviter un goulet d'étranglement dans la capacité des modes de transport actuels. Le propylène produit par les installations de craquage dans lesquelles SABIC annonce son intention d'investir a été inclus dans les calculs de rentabilité du pipeline. Cet investissement est actuellement envisagé, mais l'économie du pipeline n'en serait pas affectée. En fait, si SABIC réalise son projet, le site de Geleen aurait plus besoin encore du pipeline pour assurer une souplesse opérationnelle dans le cas de défauts

lances imprévues du processus de production ou de consommation. De surcroît, des installations de craquage sont actuellement en cours d'expansion à Terneuzen; elles sont entrées en activité en 2002 et fournissent 300 kt aux consommateurs d'Anvers à Rotterdam. Le pipeline ouvre des perspectives d'investissement totalement nouvelles aux utilisateurs du propylène, quel que soit le lieu d'établissement des fournisseurs. De plus, les pipelines actuels n'appartiennent qu'à un petit nombre de grosses entreprises.

## 6. APPRÉCIATION

### 6.1. Existence d'une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité

(48) Le financement public de la construction ou de la gestion d'infrastructures de transport ne doit pas toujours être considéré comme une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. Cependant, si l'organisme gestionnaire de l'infrastructure exerce une activité économique, l'aide pourrait apporter un avantage concurrentiel à son bénéficiaire. Or, aussi bien EPC que ses actionnaires exercent des activités économiques. À cet égard, cette affaire est très proche de l'affaire concernant l'oléoduc pour carburant pour avion à Athènes<sup>(13)</sup>. La subvention publique permet au consortium de construire et d'exploiter une installation pendant vingt-cinq ans, sans en supporter la totalité des coûts. Il convient d'observer ce qui suit:

a) les États en question n'ont pas recouru à des appels d'offres ouverts pour la construction et l'exploitation du pipeline. Les autorités concernées se sont bornées à répondre à une initiative privée;

b) le pipeline est amorti sur vingt-cinq ans et les conditions fixées à l'octroi de l'aide sont applicables pour quinze ou vingt-cinq ans, mais le pipeline restera finalement la propriété des sociétés de gestion des actifs;

c) la participation à la société du pipeline est en principe ouverte à toute société, mais en pratique, seuls les producteurs de propylène et d'éthylène y participent directement;

<sup>(13)</sup> Affaire N 527/02. Il s'agit d'une aide à l'investissement de 35 % pour un oléoduc transportant du kérosène de la mer vers l'aéroport international d'Athènes. Cet oléoduc appartient au secteur public, mais est exploité par un consortium dans lequel l'aéroport, Olympic Airways et trois sociétés pétrolières sont associés. La Commission a jugé cette aide compatible au regard de l'encadrement des aides régionales (JO C 148 du 25.6.2003, p. 11).

- d) la société doit fonctionner selon le «principe du faible profit». L'aide permet en fait un taux de rendement interne de 5,6 % pour la partie allemande. Or, la structure tarifaire doit suivre l'évolution des redevances appliquées par les modes de transport concurrents. Par conséquent, un taux de rendement plus élevé ne peut être exclu.
- (49) Pour ces raisons, il existe un avantage sélectif pour EPC par rapport aux autres entreprises qui auraient pu se lancer dans ce projet et par rapport aux concurrents offrant des services de transport de substitution. Par conséquent, il s'agit en l'espèce d'une initiative privée, subventionnée par l'État. Il est indubitable que l'aide affectera les échanges entre États membres. Les bénéficiaires en sont de grosses sociétés chimiques qui sont toutes actives sur le marché mondial. De surcroît, le projet concerne une activité de transport entre les trois États membres intéressés.
- (50) L'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique se sont conformés à l'obligation de notifier l'aide qui leur est faite par l'article 88, paragraphe 3, du traité. La Commission observe que le coût total de l'investissement est supérieur à 25 millions d'euros et que le total de l'aide dépasse l'équivalent-subvention brut de 5 millions d'euros. Par conséquent, même si l'aide accordée par la Belgique était couverte par un régime d'aides approuvé, l'obligation de notifier l'aide prévue au point 76 de l'encadrement des aides pour l'environnement est applicable.

## 6.2. Compatibilité de l'aide en cause

- (51) L'aide est accordée pour encourager une activité de transport. Le transport du propylène par un pipeline ne peut être considéré comme une adaptation du processus de production de ce produit; il constitue un service distinct. On constate en effet que le pipeline sera construit par de nouvelles entités juridiques, constituées dans le seul but de fournir des services de transport de propylène. Bien que les actionnaires d'EPC produisent et transforment du propylène, la nouvelle activité livre d'abord concurrence sur le marché du transport.
- (52) Or, les règles régissant la compatibilité des aides d'État du titre du traité consacré aux transports ne sont pas applicables. Aux termes de l'article 73 du traité, sont compatibles avec le traité les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports. L'article 80 du traité apporte toutefois une limitation aux dispositions dudit titre en précisant que «[l]es dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable». Par conséquent, l'article 73 n'est pas applicable à l'investissement en cause.
- (53) En dépit des différents effets favorables de l'aide, aucune des règles régissant la compatibilité des aides d'État que la Commission a développées sur la base de l'article 87, paragraphes 2 et 3, ne sont applicables. Seule une part réduite de l'investissement se situe dans des régions assistées, et les autorités respectives n'ont pas sollicité d'autorisation au titre des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale. L'encadrement des aides pour l'environnement n'est pas non plus applicable dans le cas d'espèce. Le transport par pipeline pollue moins que d'autres modes de transport, exploités par des concurrents, même lorsqu'il s'agit de transport par chemin de fer ou par voie navigable. Par conséquent, il y aura une réduction nette de la pollution. En principe, la Commission n'autorise toutefois pas les aides à l'investissement qui entraînent une réduction de la pollution par des concurrents des bénéficiaires de l'aide. Elle considère plutôt des aides d'État comme compatibles dans certaines circonstances, lorsque le bénéficiaire réduit sa propre pollution.
- (54) C'est pourquoi la Commission a apprécié la mesure directement sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité. Aux termes de cette disposition, peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. L'utilisation d'un pipeline, qui détourne une partie du trafic du transport par chemin de fer, par route ou par voie navigable, constitue une activité économique.
- (55) Dans le domaine des infrastructures de transport, la Commission a déjà admis que des aides pouvaient être accordées si le marché n'apportait pas à la société l'infrastructure de transport public nécessaire pour réaliser une mobilité durable<sup>(14)</sup>. Pour des installations accessibles à des conditions non discriminatoires à tous les exploitants existants et potentiels, elle a admis une intensité d'aide allant jusqu'à 50 % du coût total du projet. Le transport par pipeline, à l'instar des projets d'infrastructure de transport visés au considérant 38, réduit les émissions et est plus sûr que d'autres modes de transport. Il contribuera également à diminuer les embouteillages. De surcroît, la Commission est d'accord avec les autorités néerlandaises, belges et allemandes pour considérer qu'outre les avantages du projet sur le plan de l'environnement et sur le plan industriel, celui-ci présente également une importance stratégique pour l'industrie chimique dans la région considérée. Le projet serait également profitable aux producteurs de propylène d'autres régions de la Communauté, où l'offre de propylène est excédentaire, puisque le projet facilite la vente de leur produit. Aucun concurrent d'autres régions du marché commun n'a nié l'existence de ces effets bénéfiques dans le cadre de la procédure.

<sup>(14)</sup> N 649/01 UK, Freight Facilities Grant scheme, voir note 12 de bas de page.

- (56) Les distorsions de la concurrence sur le marché du propylène sont limitées grâce au libre accès de tous les concurrents au pipeline. Le respect de ce principe est garanti pour vingt-cinq ans, période d'amortissement du pipeline, dont la capacité devrait normalement être suffisante pour éviter les goulets d'étranglement pour les vingt prochaines années.
- (57) Les aides notifiées peuvent être considérées comme nécessaires et proportionnées aux objectifs. En leur absence, le rendement des investissements serait trop faible et le projet ne serait pas réalisé. Il convient de relever du reste que la subvention est limitée à un niveau qui ne permet qu'un taux de rendement interne (TRI) normal de l'investissement pour les entreprises en cause. Dans le cas d'espèce, le TRI devrait être calculé pour l'ensemble du projet (comprenant «Pilot 1») et non pour ses différentes sections, car elles sont inextricablement liées les unes aux autres et il serait illogique d'investir dans l'une sans le faire dans les autres. Si le pipeline n'était réalisé que partiellement, le débit de propylène prévu serait moins élevé, ce qui donnerait un TRI inférieur et diminuerait les avantages sur le plan de l'environnement, de la sécurité et sur le plan industriel. Le calcul pour l'ensemble du projet donne un TRI de 6,19 % sur vingt-cinq ans, mais ce taux ne serait que de 2,75 % si le calcul porte sur quinze ans. En l'absence de subventions, ce taux serait de 3,80 % et -0,24 %. Les hypothèses à la base des calculs sont réalistes et raisonnables, même compte tenu des observations des intéressés sur ce point. Même le taux de 6,19 % peut être considéré comme égal ou inférieur à un taux de rendement normal pour ce type de projet. Le TRI après impôt d'autres systèmes de pipelines chimiques et pétroliers en Europe se situe entre 9 et 13 % sur vingt-cinq ans. Les systèmes équivalents aux États-Unis ont un TRI légèrement plus élevé, soit de 11 à 15 %. Les taux de rendement pour les centrales électriques et autres installations de ce genre se situent dans la fourchette de 10 à 13 % pour des périodes plus brèves, par exemple de quinze ans. Les attentes de l'industrie chimique en ce qui concerne les nouvelles installations chimiques sont supérieures à 15 %, alors que les taux de rendement de ces installations tendent à être plus faibles (9 à 15 %) selon le type d'installation et le régime fiscal. De surcroît, le TRI calculé dépasse les rendements moyens du transport ferroviaire (1 à 3 %) et du transport routier en vrac (3 à 4 %), mais est comparable à ceux du transport de produits chimiques par voie navigable (7 à 8 %).
- (58) Les distorsions de la concurrence entre les entreprises participant directement au projet et les autres entreprises chimiques et d'autres secteurs liés sont limitées. Tout d'abord, le pipeline sera utilisé par un grand nombre d'entreprises, et non seulement par celles qui prennent part au consortium. Une grande quantité du propylène sera utilisé sur des sites chimiques intégrés où les produits dérivés sont immédiatement injectés dans d'autres processus de production exploités par d'autres entreprises, dont des PME. En second lieu, toute société est libre de s'associer au consortium dans des conditions non discriminatoires. Le fait que les entreprises participantes soient soumises aux mêmes conditions indique également qu'il n'y a pas d'avantage substantiel pour une seule ou quelques-unes des entreprises du secteur. Eu égard au principe du faible profit et au principe selon lequel les redevances sont fixées à un niveau permettant tout juste de soutenir la concurrence d'autres modes de transport, l'avantage pour l'industrie consiste en une souplesse accrue et en la disponibilité immédiate du propylène plutôt qu'en un avantage pécuniaire.
- (59) Il est vrai que les producteurs de propylène dont le niveau de pureté est inférieur à la qualité polymère peuvent ne pas tirer grand profit du pipeline. Cependant, toute norme limite l'utilisation d'un pipeline dans une certaine mesure et la norme choisie assure son utilisation la plus large. Dans une certaine mesure, le pipeline peut atténuer la concurrence entre producteurs sur la qualité du propylène, mais cet effet devrait être limité, car pour des raisons techniques, la plupart des entreprises chimiques auront besoin de propylène de qualité polymère et non de qualité inférieure. En tout cas, le pipeline n'entrave pas le transport de propylène d'autres qualités par chemin de fer et par voie navigable. L'effet positif sur la concurrence qui paraît le plus important découlera d'une plus grande souplesse d'approvisionnement et de la normalisation sur la qualité polymère, ce qui facilitera la tâche des utilisateurs qui souhaitent changer de fournisseur.
- (60) Aux termes du point 29 de l'encadrement communautaire des aides pour l'environnement, la Commission peut autoriser les aides aux investissements permettant aux entreprises de dépasser les normes communautaires applicables à concurrence d'un niveau maximal de 30 % brut des coûts d'investissement admissibles. Bien que les investissements en cause ne relèvent pas dudit encadrement, la Commission observe qu'il n'existe pas de normes communautaires qui obligent les entreprises participantes à réaliser cet investissement. Le niveau total de l'aide, tenant également compte de celle qui est versée en faveur de «Pilot 1», est inférieur à 30 %. À l'inverse, un certain nombre d'éléments différencient le projet en cause des infrastructures de transport visées au considérant 38 et explique pourquoi des intensités plus élevées ne seraient pas admissibles dans le cas d'espèce. Ces décisions antérieures visaient par exemple des projets relatifs aux infrastructures de transport par chemin de fer et par voie navigable devant remplacer le transport par poids lourds et non le transport par pipeline devant remplacer le transport par chemin de

fer et par voie navigable. En outre, le pipeline constitue une infrastructure de transport à longue distance et il ne s'agit pas simplement d'installations en un endroit donné ou sur une partie limitée du parcours. Il convient également d'observer que l'infrastructure ne peut être utilisée que pour le propylène et non pour transporter d'autres produits. De surcroît, les exploitants seront en même temps des utilisateurs importants du pipeline. En outre, si l'avantage ne découle pas en premier lieu de la baisse du coût du transport, mais d'un approvisionnement plus souple, ils en seront en tout cas des bénéficiaires importants. Pour toutes ces raisons, le niveau total de l'aide paraît approprié.

- (61) Le pipeline faussera la concurrence en ce qui concerne les voies navigables et le chemin de fer, comme l'affirme Deutsche Bahn. La Commission relève que cette distorsion paraît inhérente à la nature du projet en cause, mais a admis des distorsions de ce genre dans d'autres affaires touchant à des infrastructures de transport parce qu'elle estimait que les avantages de ces projets l'emportaient sur ces distorsions. Compte tenu de tous les arguments développés, elle estime que le niveau de distorsion de la concurrence est acceptable eu égard aux avantages du projet et conclut par conséquent que la distorsion résultant de l'aide notifiée n'est pas non plus abusive.

#### 7. CONCLUSION

- (62) Les aides de 18 682 000 euros, 4 000 000 d'euros et 3 685 480 euros notifiées par l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique en faveur de la construction d'un pipeline de transport du propylène de Rotterdam vers la région de la Ruhr via Anvers constituent des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité.
- (63) Ces aides sont compatibles avec le marché commun eu égard aux éléments suivants: la réduction des émissions et des embouteillages, ainsi que la sécurité accrue apportée par le projet; l'importance du projet pour l'industrie chimique dans les régions intéressées; la limitation des distorsions de concurrence par le respect des principes de faible profit, de l'accès des tiers au réseau («open access/common carrier») et de non-discrimination, et le fait que l'aide est limitée à un niveau qui ne permet pas un taux de rendement supérieur au taux normal,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

Les aides notifiées par la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas, pour un montant respectif de 3 685 480 euros, 18 682 000 euros et 4 000 000 d'euros, en faveur de la construction d'un pipeline de transport du propylène entre Rotterdam, Anvers et la région de la Ruhr sont compatibles avec le marché commun.

#### *Article 2*

Le Royaume de Belgique, la République fédérale d'Allemagne et le Royaume des Pays-Bas sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 16 juin 2004.

*Par la Commission*

Mario MONTI

*Membre de la Commission*

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 23 février 2005

**concernant la répartition des quantités de substances réglementées qui sont autorisées pour des utilisations essentielles dans la Communauté en 2004, en application du règlement (CE) n° 2037/2000 du Parlement européen et du Conseil**

[notifiée sous le numéro C(2005) 293]

(Les textes en langues allemande, anglaise, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, italienne, néerlandaise, portugaise, slovène et tchèque sont les seuls faisant foi.)

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

(2005/171/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu le règlement (CE) n° 2037/2000 du Parlement européen et du Conseil du 29 juin 2000 relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone<sup>(1)</sup> et notamment son article 3, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) La Communauté a déjà programmé l'abandon graduel de la production et de la consommation de chlorofluorocarbures, d'autres chlorofluorocarbures entièrement halogénés, d'halons, de tétrachlorure de carbone, de trichloro-1,1,1-éthane, d'hydrobromofluorocarbures et de bromochlorométhane.
- (2) Chaque année, la Commission doit déterminer les utilisations essentielles de ces substances réglementées, les quantités pouvant être utilisées et les entreprises qui peuvent les utiliser.
- (3) La décision IV/25 des parties au protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone, ci-après dénommé le «protocole de Montréal», établit les critères sur la base desquels la Commission détermine les éventuelles utilisations essentielles et fixe, pour chaque partie, les niveaux autorisés de production et de consommation nécessaires pour répondre aux besoins en utilisations essentielles de substances réglementées.
- (4) La décision XV/8 des parties au protocole de Montréal autorise, pour répondre aux besoins en utilisations essentielles, la production et la consommation nécessaires des substances réglementées indiquées dans les annexes A, B et C (substances des groupes II et III) du protocole de Montréal pour les utilisations en laboratoire et les travaux d'analyse énumérés dans l'annexe IV du compte rendu de la septième réunion des parties, sous réserve des conditions fixées à l'annexe II du compte rendu de la sixième réunion des parties ainsi que dans la décision VII/11 et la décision XI/15 des parties au protocole de Montréal.
- (5) Conformément au paragraphe 3 de la décision XII/2 adoptée lors de la douzième réunion des parties au protocole de Montréal sur des mesures visant à faciliter le passage à des inhalateurs-doseurs sans chlorofluorocarbures, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark,

la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, le Luxembourg, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, la République tchèque, le Royaume-Uni et la Suède ont notifié au programme des Nations unies pour l'environnement<sup>(2)</sup> que les chlorofluorocarbures (CFC) ne sont plus essentiels pour la fabrication d'inhalateurs-doseurs spécifiques destinés à l'administration de bêta-stimulants à courte durée d'action. L'article 4, paragraphe 4, alinéa i), point b), du règlement (CE) n° 2037/2000 interdit l'utilisation et la mise sur le marché de CFC, sauf si l'utilisation de ceux-ci est considérée comme essentielle dans les conditions décrites à l'article 3, paragraphe 1, dudit règlement. Ces décisions relatives au caractère non essentiel des CFC ont conduit à une diminution de la demande de ces derniers dans la Communauté. En outre, l'article 4, paragraphe 6, interdit l'importation et la mise sur le marché d'inhalateurs doseurs contenant des CFC, sauf si l'utilisation des CFC contenus dans ces produits est considérée comme essentielle dans les conditions décrites à l'article 3, paragraphe 1.

- (6) La Commission a publié le 11 juillet 2003 un avis<sup>(3)</sup> aux entreprises de la Communauté (15) qui demandent à la Commission de se prononcer sur l'utilisation de substances réglementées pour des utilisations essentielles dans la Communauté en 2004, ainsi qu'une autre notification aux entreprises des dix nouveaux États membres le 11 mai 2004<sup>(4)</sup>, et elle a reçu des déclarations relatives aux utilisations essentielles prévues de substances réglementées en 2004.
- (7) La décision 2004/209/CE de la Commission du 28 janvier 2004 concernant la répartition des quantités de substances réglementées qui sont autorisées pour des utilisations essentielles dans la Communauté en 2004, en application du règlement (CE) n° 2037/2000 du Parlement européen et du Conseil<sup>(5)</sup> devrait être modifiée afin de tenir compte de l'inclusion de quantités déterminées de substances appauvrissant l'ozone nécessaires pour des utilisations essentielles dans les dix nouveaux États membres à partir du 1<sup>er</sup> mai 2004.
- (8) Par souci de clarté et de transparence juridiques, la décision 2004/209/CE devrait par conséquent être remplacée.
- (9) Les mesures prévues dans la présente décision sont conformes à l'avis du comité de gestion institué en vertu de l'article 18, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 2037/2000,

<sup>(1)</sup> JO L 244 du 29.9.2000, p. 1. Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 2077/2004 de la Commission (JO L 359 du 4.12.2004, p. 28).

<sup>(2)</sup> [www.unep.org/ozone/dec12-2-3.shtml](http://www.unep.org/ozone/dec12-2-3.shtml)

<sup>(3)</sup> JO C 162 du 11.7.2003, p. 19.

<sup>(4)</sup> JO C 133 du 11.5.2004, p. 12.

<sup>(5)</sup> JO L 66 du 4.3.2004, p. 36.

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

*Article premier*

1. La quantité de substances réglementées du groupe I (chlorofluorocarbures 11, 12, 113, 114 et 115), couvertes par le règlement (CE) n° 2037/2000, autorisée pour des utilisations médicales essentielles dans la Communauté en 2004 s'élève à 1 428 533,000 kilogrammes pondérés en fonction du PACO (potentiel d'appauvrissement de la couche d'ozone).

2. La quantité de substances réglementées du groupe I (chlorofluorocarbures 11, 12, 113, 114 et 115) et du groupe II (autres chlorofluorocarbures entièrement halogénés), couvertes par le règlement (CE) n° 2037/2000, autorisée pour des utilisations essentielles en laboratoire dans la Communauté en 2004 s'élève à 73 336,765 kilogrammes pondérés en fonction du PACO.

3. La quantité de substances réglementées du groupe III (halons), couvertes par le règlement (CE) n° 2037/2000, autorisée pour des utilisations essentielles dans la Communauté en 2004 s'élève à 19 268,700 kilogrammes pondérés en fonction du PACO.

4. La quantité de substances réglementées du groupe IV (tétrachlorure de carbone), couvertes par le règlement (CE) n° 2037/2000, autorisée pour des utilisations essentielles en laboratoire dans la Communauté en 2004 s'élève à 141 834,000 kilogrammes pondérés en fonction du PACO.

5. La quantité de substances réglementées du groupe V (trichloro-1,1,1-éthane), couvertes par le règlement (CE) n° 2037/2000, autorisée pour des utilisations essentielles en laboratoire dans la Communauté en 2004 s'élève à 529,300 kilogrammes pondérés en fonction du PACO.

6. La quantité de substances réglementées du groupe VII (hydrobromofluorocarbures), couvertes par le règlement (CE) n° 2037/2000, autorisée pour des utilisations essentielles en laboratoire dans la Communauté en 2004 s'élève à 3,070 kilogrammes pondérés en fonction du PACO.

7. La quantité de substances réglementées du groupe IX (bromochlorométhane), couvertes par le règlement (CE) n° 2037/2000, autorisée pour des utilisations essentielles en laboratoire dans la Communauté en 2004 s'élève à 13,248 kilogrammes pondérés en fonction du PACO.

*Article 2*

La mise sur le marché des inhalateurs-doseurs contenant des chlorofluorocarbures énumérés à l'annexe I est interdite dans les pays où les CFC sont considérés comme non essentiels pour ces produits.

*Article 3*

Au cours de la période allant du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2004, les règles suivantes sont applicables:

- 1) l'attribution de quotas d'utilisation médicale essentielle pour les chlorofluorocarbures 11, 12, 113, 114 et 115 est faite au bénéfice des entreprises indiquées dans l'annexe II;
- 2) l'attribution de quotas d'utilisation essentielle en laboratoire pour les chlorofluorocarbures 11, 12, 113, 114 et 115 et les autres chlorofluorocarbures entièrement halogénés est faite au bénéfice des entreprises indiquées dans l'annexe III;
- 3) l'attribution de quotas d'utilisation essentielle en laboratoire pour les halons est faite au bénéfice des entreprises indiquées dans l'annexe IV;
- 4) l'attribution de quotas d'utilisation essentielle en laboratoire pour le tétrachlorure de carbone est faite au bénéfice des entreprises indiquées dans l'annexe V;
- 5) l'attribution de quotas d'utilisation essentielle en laboratoire pour le trichloro-1,1,1-éthane est faite au bénéfice des entreprises indiquées dans l'annexe VI;
- 6) l'attribution de quotas d'utilisation essentielle en laboratoire pour les hydrobromofluorocarbures est faite au bénéfice des entreprises indiquées dans l'annexe VII;
- 7) l'attribution de quotas d'utilisation essentielle en laboratoire pour le bromochlorométhane est faite au bénéfice des entreprises indiquées dans l'annexe VIII;
- 8) les quotas d'utilisation essentielle pour les chlorofluorocarbures 11, 12, 113, 114 et 115, les autres chlorofluorocarbures entièrement halogénés, le tétrachlorure de carbone, le trichloro-1,1,1-éthane, les hydrobromofluorocarbures et le bromochlorométhane sont ceux indiqués dans l'annexe IX.

*Article 4*

La décision 2004/209/CE est abrogée.

Les références faites à la décision abrogée s'entendent comme faites à la présente décision.

## Article 5

Les entreprises suivantes sont destinataires de la présente décision:

3M Health Care Ltd  
3M House Morley Street  
Loughborough  
Leicestershire LE11 1EP  
United Kingdom

Aventis  
London Road, Holmes Chapel  
Cheshire CW4 8BE  
United Kingdom

Bespak PLC  
North Lynn Industrial Estate  
King's Lynn  
PE30 2JJ - Norfolk  
United Kingdom

Boehringer Ingelheim GmbH  
Binger Strasse 173  
D-55216 Ingelheim am Rhein

Chiesi Farmaceutici S.p.A.  
Via Palermo 26/A  
I-43100 Parma

GlaxoSmithKline  
Speke Boulevard  
Speke  
L24 9JD-Liverpool  
United Kingdom

IG Sprühtechnik GmbH  
Im Hemmet 1  
D-79664 Wehr

Inyx Pharmaceuticals Ltd  
Astmoor Industrial Estate  
9 Arkwright Road  
Runcorn Cheshire WA7 1NU  
United Kingdom

IVAX Ltd  
Unit 301 Industrial Park  
Waterford  
Ireland

Jaba Farmaceutica SA  
Rua da Tapada Grande no. 2  
P-2710-089 Abrunheira, Sintra

Laboratorio Aldo Union SA  
Baronesa de Maldá 73  
Espluges de Llobregat  
E-08950 Barcelona

Otsuka Pharmaceuticals(E)  
Provenca, 388  
E-08025 Barcelona

SICOR SpA  
Via Terrazzano 77  
I-20017 RHO Milano

Schering-Plough Labo N V  
Industriepark 30  
B-2220 Heist Op Den Berg

Valvole Aerosol Research Italiana  
(VARI) Spa - LINDAL Group Italia  
Via del Pino, 10  
Olginate (LC)  
I-23854 Italia

Valeas SpA Pharmaceuticals  
Via Vallisneri, 10  
I-20133 Milano

Valois SA  
50 avenue de l'Europe  
F-78160 Marly-Le-Roi

Acros Organics bvba  
Janssen Pharmaceuticaaan 3a  
B-2440 Geel

Airbus France  
316 route de Bayonne  
F-31300 Toulouse

Agfa- Gevaert NV  
Septestraat 27  
B-2640 Mortsel

Bie & Berntsen  
Sandbaekvej 7  
DK-2610 Roedovre

Biosolove BV  
Waalreneweg 17  
5554 HA Valkenswaard  
Netherlands

Butterworth Laboratories Ltd  
54 Waldegrave Road,  
Teddington Middlesex TW11 8NY  
United Kingdom

Carl Roth GmbH  
Schoemperlenstr. 1-5  
D-76185 Karlsruhe

Elcom Group  
Okružní 988  
CZ-735 14 Orlová – Lutyně

Environnement SA  
111 Bld Robespierre  
BP 4513  
F-78304 Poissy

Fisher Scientific  
Bishop Meadow Road  
LE11 5RG Loughborough  
United Kingdom

Health Protection Inspectorate-Laboratories  
Paldiski mnt 81  
EE-10617 Tallinn

Honeywell Specialty Chemicals  
Wunstorfer Strasse 40  
Postfach 100262  
D-30918 Seelze

Institut scientifique de service public (ISSEP)  
Rue du Chéra 200  
B-4000 Liège

Institut E. Malvoz (B)  
Quai du Barbou, 4  
B-4000 Liège

Ineos Fluor Ltd  
PO Box 13, The Heath  
Runcorn Cheshire WA7 4QF  
United Kingdom

Katholieke Universiteit Leuven  
Krakenstraat 3  
B-3000 Leuven

Laboratoires sérobiologiques  
3 rue de Seichamps  
F-54425 Pulnoy

LGC Promochem GmbH  
Mercatorstr. 51  
D-46485 Wesel

Mallinckrodt Baker BV  
Teugseweg 20  
7418 AM Deventer  
Nederland

Merck KGaA  
Frankfurter Strasse 250  
D-64271 Darmstadt

Mikro+Polo d.o.o.  
Lackova 78  
SLO-2000 Maribor

Panreac Quimica SA  
Riera de Sant Cugat 1  
E-08110 Montcada I Reixac (Barcelona)

Rohs Chemie GmbH  
Berliner Str. 54  
D-53819 Neunkirchen-Seelscheid

Sanolabor d.d.  
Leskoškova 4  
SLO-Ljubljana

SDS Solvants, Documentation, Synthèses SA  
Z.I. de Valdonne, BP 4  
F-13124 Peypin

Sigma Aldrich Chemie GmbH  
Riedstrasse 2  
D-89555 Steinheim

Sigma Aldrich Chimie SARL  
80 rue de Luzais  
L'Isle-d'Abeau Chesnes  
F-38297 St-Quentin-Fallavier

Sigma Aldrich Company Ltd  
The Old Brickyard  
New Road Gillingham SP8 4XT  
United Kingdom

Sigma Aldrich Laborchemikalien  
Wunstorfer Strasse 40, Postfach 100262  
D-30918 Seelze

VWR I.S.A.S.  
201 rue Carnot  
F-94126 Fontenay-sous-bois

University Of Technology Vienna  
Institut of Industrial Electronics and Material Science  
Gusshausstrasse 27-29  
A-1040 Wien

YA-Kemia Oy – Sigma-Aldrich Finland  
Teerisuonkuja 4  
FI-00700 Helsinki

Fait à Bruxelles, le 23 février 2005.

*Par la Commission*

Stavros DIMAS

*Membre de la Commission*

## ANNEXE I

Conformément au paragraphe 3 de la décision XII/2 adoptée lors de la douzième réunion des parties au protocole de Montréal visant à faciliter le passage à des inhalateurs-doseurs sans chlorofluorocarbures, les parties suivantes ont établi que, en raison de l'existence d'inhalateurs-doseurs appropriés sans CFC, ces derniers ne sont plus considérés comme essentiels, au sens du protocole, pour une utilisation en combinaison avec les produits suivants:

Pays	Produit																			
	Salbutamol	Terbutaline	Fenoterol	Orciprenaline	Reproterol	Carbuterol	Hexoprenaline	Pirbuterol	Clenbuterol	Bitolterol	Procaterol	Beclomethasone	Dexamethasone	Flunisolide	Fluticasone	Budesonide	Triamcinolone	Ipratropium bromide	Oxitropium Bromide	
Autriche	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Belgique	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
République tchèque	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Danemark	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Finlande	X																			
France	X																			
Allemagne	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Grèce	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Irlande	X																			
Luxembourg	X																			
Portugal	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Pays-Bas	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Norvège	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X									
Suède	X																			
Royaume-Uni	X																			

Source: [www.unep.org/ozone/dec12-2-3.pdf](http://www.unep.org/ozone/dec12-2-3.pdf)

## ANNEXE II

**UTILISATIONS MÉDICALES ESSENTIELLES**

Des quotas de substances réglementées du groupe I pouvant être utilisées pour la production d'inhalateurs-doseurs destinés au traitement de l'asthme et d'autres bronchopneumopathies chroniques obstructives sont attribués à:

3M (UK)
Aventis (UK)
Bespak (UK)
Boehringer Ingelheim (DE)
Chiesi (IT)
Glaxo Smith Kline (UK)
IG Sprühtechnik (DE)
Inyx Pharmaceuticals (UK)
IVAX (IE)
Jaba Farmaceutica (PT)
Lab. Aldo-Union (ES)
Otsuka Pharmaceuticals (ES)
Sicor (IT)
Schering-Plough (BE)
V.A.R.I. (IT)
Valeas (IT)
Valois (FR)

## ANNEXE III

**UTILISATIONS ESSENTIELLES EN LABORATOIRE**

Des quotas de substances réglementées des groupes I et II pouvant être utilisées en laboratoire et à des fins d'analyse sont attribués à:

Agfa-Gevaert (BE)
Bie & Berntsen (DK)
Butterworth Laboratories (UK)
Biosolve (NL)
Carl Roth (DE)
Elcom Group (CZ)
Environnement SA (FR)
Honeywell Specialty Chemicals (DE)
Ineos Fluor (UK)
Katholieke Universiteit Leuven (BE)
LGC Promochem (DE)
Mallinckrodt Baker (NL)
Merck KGaA (DE)
Mikro + Polo (SI)
Panreac Química (ES)
SDS Solvants (FR)
Sanolabor (SI)
Sigma Aldrich Chemie (DE)
Sigma Aldrich Chimie (FR)
Sigma Aldrich Company (UK)
University Of Technology Vienna (AT)
Ya Kemia Oy — Sigma Aldrich (FI)

## ANNEXE IV

**UTILISATIONS ESSENTIELLES EN LABORATOIRE**

Des quotas de substances réglementées du groupe III pouvant être utilisées en laboratoire et à des fins d'analyse sont attribués à:

Airbus France (FR)  
Butterworth Laboratories (UK)  
Ineos Fluor (UK)  
Sigma Aldrich Chimie (FR)  
Sigma Aldrich Company (UK)

## ANNEXE V

**UTILISATIONS ESSENTIELLES EN LABORATOIRE**

Des quotas de substances réglementées du groupe IV pouvant être utilisées en laboratoire et à des fins d'analyse sont attribués à:

Acros Organics (BE)  
Agfa-Gevaert (BE)  
Bie & Berntsen (DK)  
Biosolve (NL)  
Butterworth Laboratories (UK)  
Fisher Scientific (UK)  
Health Protection Inspectorate-Laboratories (EE)  
Institut E. Malvoz (BE)  
Institut Scientifique de Service Public (ISSEP) (BE)  
Katholieke Universiteit Leuven (BE)  
Laboratoires Sérologiques (FR)  
Mallinckrodt Baker (NL)  
Merck KGaA (DE)  
Mikro + Polo (SI)  
Panreac Química (ES)  
Rohs Chemie (DE)  
SDS Solvants (FR)  
Sanolabor d.d. (SI)  
Sigma Aldrich Chemie (DE)  
Sigma Aldrich Chimie (FR)  
Sigma Aldrich Company (UK)  
Sigma Aldrich Laborchemikalien (DE)  
VWR I.S.A.S. (FR)  
YA-Kemia Oy (FI)

## ANNEXE VI

**UTILISATIONS ESSENTIELLES EN LABORATOIRE**

Des quotas de substances réglementées du groupe V pouvant être utilisées en laboratoire et à des fins d'analyse sont attribués à:

Acros Organics (BE)
Agfa-Gevaert (BE)
Bie & Berntsen (DK)
Katholieke Universiteit Leuven (BE)
Mallinckrodt Baker (NL)
Mikro + Polo (SI)
Panreac Química (ES)
Sanolabor d.d. (SI)
Sigma Aldrich Chemie (DE)
Sigma Aldrich Chimie (FR)
Sigma Aldrich Company (UK)

## ANNEXE VII

**UTILISATIONS ESSENTIELLES EN LABORATOIRE**

Des quotas de substances réglementées du groupe VII pouvant être utilisées en laboratoire et à des fins d'analyse sont attribués à:

Acros Organics (BE)
Ineos Fluor (UK)
Sigma Aldrich Chimie (FR)
Sigma Aldrich Company (UK)

## ANNEXE VIII

**UTILISATIONS ESSENTIELLES EN LABORATOIRE**

Des quotas de substances réglementées du groupe IX pouvant être utilisées en laboratoire et à des fins d'analyse sont attribués à:

Ineos Fluor (UK)
Sigma Aldrich Chemie (DE)
Sigma Aldrich Chimie (FR)

## ANNEXE IX

(Cette annexe n'est pas publiée parce qu'elle contient des informations commerciales confidentielles.)

---

## RECTIFICATIFS

**Rectificatif à la directive 2004/104/CE de la Commission du 14 octobre 2004 portant adaptation au progrès technique de la directive 72/245/CEE du Conseil relative aux parasites radioélectriques (compatibilité électromagnétique) des véhicules et portant modification de la directive 70/156/CEE du Conseil concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques**

(«Journal officiel de l'Union européenne» L 337 du 13 novembre 2004)

1. Le numéro de directive et le tiret qui suit celui-ci doivent être supprimés dans les titres des graphiques à l'annexe I:

- appendice 2 (page 28),
- appendice 3 (page 29),
- appendice 4 (page 30),
- appendice 5 (page 31),
- appendice 6 (page 32),
- appendice 7 (page 33).

2. Page 35, annexe II A, dans le titre:

*au lieu de:* «directive 2004/78/CE de la Commission»

*lire:* «directive 2004/104/CE».

3. Page 38, annexe II B, dans le titre:

*au lieu de:* «directive 95/54/CE de la Commission»

*lire:* «directive 2004/104/CE».

4. Page 40, annexe III A, dans le titre:

*au lieu de:* «directive 95/54/CE de la Commission»

*lire:* «directive 2004/104/CE».

5. Page 42, annexe III B, dans le titre:

*au lieu de:* «directive 95/54/CE de la Commission»

*lire:* «directive 2004/104/CE».

6. Page 43, annexe III C, au sixième alinéa:

*au lieu de:* «directive 2004/xx/CE»

*lire:* «directive 2004/104/CE».

7. À la page 45, le point suivant est inséré:

«1.3. L'opération initiale consiste à mesurer les niveaux d'émission dans la bande de fréquences FM (76 à 108 MHz) sur l'antenne autoradio du véhicule à l'aide d'un détecteur de valeur moyenne. Si le niveau précisé au point 6.3.2.4 de l'annexe I n'est pas dépassé, le véhicule est déclaré conforme aux dispositions de la présente annexe pour ce qui est de cette bande de fréquences, et il n'est pas nécessaire de réaliser l'essai complet.»

---