

Dziennik Urzędowy C 144

Unii Europejskiej

Tom 48

Wydanie polskie

Informacje i zawiadomienia

14 czerwca 2005

Zawiadomienie nr	Treść	Strona
	I Informacje	
	Komisja	
2005/C 144/01	Kursy walutowe euro	1
2005/C 144/02	Zaproszenie do przedkładania uwag na temat projektu rozporządzenia Komisji w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady <i>de minimis</i> (Zmiana „transport i przemysł węglowy”)	2
2005/C 144/03	Nowy skład Grupy ekspertów w dziedzinie handlu ludźmi (<i>Grupa ekspertów w dziedzinie handlu ludźmi została ustanowiona decyzją Komisji 2003/209/WE z dnia 25 marca 2003 r.</i>)	8
2005/C 144/04	Komunikat rządu francuskiego dotyczący dyrektywy 94/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. w sprawie warunków udzielania i korzystania z zezwoleń na poszukiwanie, badanie i produkcję węglowodorów (<i>Zawiadomienie dotyczące wniosku o wyłączne zezwolenie na poszukiwanie węglowodorów płynnych lub gazowych zwane „zezwoleciem Aquilla” i „zezwoleciem Arcachon Maritime”) (1)</i>	9
2005/C 144/05	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa nr COMP/M.3832 — MatlinPatterson L.P./Matussière & Forest) — Sprawa kwalifikująca się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej (1)	11
2005/C 144/06	Uprzednie zgłoszenie koncentracji (Sprawa nr COMP/M.3763 — Carlsberg/DLG/Sejet JV) — Sprawa kwalifikująca się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej (1)	12
2005/C 144/07	Dochodzenie Komisji w odniesieniu do sektorów gazu i energii elektrycznej	13
2005/C 144/08	Dochodzenie Komisji w odniesieniu do sektorów bankowości detalicznej oraz działalności ubezpieczeniowej prowadzonej dla firm	13
	Europejski Bank Centralny	
2005/C 144/09	Opinia Europejskiego Banku Centralnego z 31 maja 2005 r. wydana na wniosek Rady Unii Europejskiej w sprawie projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki wspólnotowej dotyczącej struktury i działalności zagranicznych jednostek zależnych (COM(2005) 88 wersja ostateczna) (CON/2005/16)	14



2005/C 144/10	Opinia Europejskiego Banku Centralnego z dnia 3 czerwca 2005 r. wydana na wniosek Rady Unii Europejskiej w sprawie projektu rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1467/97 w sprawie przyspieszenia i wyjaśnienia sposobu realizacji procedury nadmiernego deficytu (COM(2005) 155 końcowy) (CON/2005/17)	16
2005/C 144/11	Opinia Europejskiego Banku Centralnego z dnia 3 czerwca 2005 r. wydana na wniosek Rady Unii Europejskiej w sprawie projektu rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1466/97 w sprawie wzmocnienia nadzoru pozycji budżetowych oraz nadzoru i koordynacji polityk gospodarczych (COM(2005) 154 końcowy) (CON/2005/18)	17



I

(Informacje)

KOMISJA

Kursy walutowe euro ⁽¹⁾

13 czerwca 2005

(2005/C 144/01)

1 euro =

Waluta	Kurs wymiany	Waluta	Kurs wymiany		
USD	Dolar amerykański	1,2062	SIT	Tolar słoweński	239,43
JPY	Jen	131,74	SKK	Korona słowacka	38,645
DKK	Korona duńska	7,4412	TRY	Lir turecki	1,6631
GBP	Funt szterling	0,6683	AUD	Dolar australijski	1,586
SEK	Korona szwedzka	9,2665	CAD	Dolar kanadyjski	1,5165
CHF	Frank szwajcarski	1,5379	HKD	Dolar hong kong	9,381
ISK	Korona islandzka	79,14	NZD	Dolar nowozelandzki	1,7132
NOK	Korona norweska	7,8485	SGD	Dolar singapurski	2,0247
BGN	Lew	1,9558	KRW	Won	1 220,8
CYP	Funt cypryjski	0,574	ZAR	Rand	8,2891
CZK	Korona czeska	29,998	CNY	Juan renminbi	9,9831
EEK	Korona estońska	15,6466	HRK	Kuna chorwacka	7,315
HUF	Forint węgierski	249,58	IDR	Rupia indonezyjska	11 615,71
LTL	Lit litewski	3,4528	MYR	Ringgit malezyjski	4,5846
LVL	Łat łotewski	0,6958	PHP	Peso filipińskie	66,552
MTL	Lir maltański	0,4293	RUB	Rubel rosyjski	34,339
PLN	Złoty polski	4,0372	THB	Bat tajlandzki	49,345
ROL	Lej rumuński	36 160			

(¹) Źródło: referencyjny kurs wymiany walut opublikowany przez ECB.

Zaproszenie do przedkładania uwag na temat projektu rozporządzenia Komisji w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*

(Zmiana „transport i przemysł węglowy”)

(2005/C 144/02)

Zainteresowane strony mogą nadsyłać swoje uwagi w terminie jednego miesiąca od daty opublikowania niniejszego projektu rozporządzenia na następujący adres:

Komisja Wspólnot Europejskich
Dyrekcja Generalna ds. Energii i Transportu
Jednostka A1
Biuro DM 28 06/109
B-1049 Bruksela
Faks: (32-2) 296 41 04
E-mail: TREN STATE-AID@cec.eu.int

Projekt rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*

(Zmiana „transport i przemysł węglowy”)

UZASADNIENIE

1. WPROWADZENIE

1.1. Ogólne ramy prawne wprowadzania zasady *de minimis*

Rozporządzenie Rady (WE) nr 994/98 upoważnia Komisję do ustalania w drodze rozporządzenia pułapu, poniżej którego uważa się, iż środki pomocowe nie spełniają wszystkich kryteriów art. 87 ust. 1 Traktatu. Wśród 4 kryteriów wymienionych w tym ustępie, szczególnie kryterium zakłócenia konkurencji oraz oddziaływania na handel jest uważane za niespełnione. Finansowanie ze środków publicznych nie musi w tej sytuacji podlegać procedurze notyfikacji przewidzianej w art. 88 ust. 3.

Na podstawie tego upoważnienia Komisja przyjęła rozporządzenie (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*. Rozporządzenie to przewiduje pułap 100 000 EUR pomocy przyznanej jakiegokolwiek przedsiębiorstwu na okres trzech lat, poniżej którego art. 87 ust. 1 może nie mieć zastosowania. Wskazano tam również, że pomoc *de minimis* w żaden sposób nie wpływa na możliwość uzyskania przez przedsiębiorstwo, w ramach tego samego projektu, pomocy państwa, zaakceptowanej przez Komisję lub objętej przepisami o wyłączeniu grupowym, co skutkuje ewentualną kumulacją pomocy znacznej wartości.

1.2. Sytuacja sektora transportu

Podczas redagowania tego rozporządzenia ustalono, że sektor transportu będzie nadal wyłączony z obszaru stosowania rozporządzenia (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*, jak to miało miejsce w poprzednich⁽¹⁾ ramach prawnych — na równi z sektorem rybołówstwa i rolnictwa. Ważnym powodem nadania tego szczególnego statusu było to, że, w kontekście stosowanych specyficznych unormowań oraz ze względu na osobliwości ekonomiczne tego sektora, nawet niewielka pomoc mogłaby zakłócić konkurencję pomiędzy przedsiębiorstwami transportowymi, a tym samym kryteria art. 87 ust. 1 Traktatu mogłyby tu mieć zastosowanie.

1.3. Sytuacja sektora węglowego

Dopiero od 24 lipca 2002 r. sektor węglowy znajduje się w obszarze stosowania Traktatu WE w wyniku wygaśnięcia Traktatu EWWiS. Od tego momentu sektor ten objęły uregulowania specyficzne⁽²⁾, które uniemożliwiają zastosowanie innych zasad wyłączenia⁽³⁾.

⁽¹⁾ Komunikat dotyczący pomocy *de minimis* (Dz.U. C 68 z 6.3.1996, str. 9) oraz ramy wspólnotowe pomocy państwa małym i średnim przedsiębiorstwom (Dz.U. C 213 z 23.7.1996, str. 4) również dokonały wyłączenia sektora transportowego.

⁽²⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1407/2002 w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego (Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1).

⁽³⁾ Art. 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1407/2002.

2. UZASADNIENIE

2.1. Sytuacja sektora transportu

Podejście przyjęte w roku 2001 zostało aktualnie uznane jako anachroniczne z następujących powodów:

2.1.1. Kontekst ekonomiczny

W porównaniu z innymi sektorami gospodarki w pierwszym rzędzie należy stwierdzić, iż stopniowa liberalizacja sektorów transportu jest opóźniona, a problemy strukturalne w niektórych segmentach jedynie na początku przewidywały specyficzne zasady. Komisja stwierdza jednak, że kontekst ekonomiczny zmienił się w tym sensie, że niebezpieczeństwo pomocy ze strony państwa, która mogłaby poważnie zniekształcić konkurencję, jest już mniejsze. W rzeczywistości proces otwarcia rynków transportowych jest obecnie zakończony, a struktura rynków ustabilizowała się, umożliwiając wyraźną poprawę kondycji finansowej przedsiębiorstw. W konsekwencji władze publiczne nie są obecnie poddawane już tak silnym naciskom, których celem było wymuszenie udzielenia pomocy przedsiębiorstwom borykającym się z trudnościami bądź przyznawania im nienależnych przywilejów.

Jednakże wyłączenie sektora transportowego nie zwalnia z procedury notyfikacji, a wobec tego nakazuje stosowanie procedury pomocy państwa odnośnie do wszystkich przyznanych kwot. Ponadto Państwa Członkowskie odwołują się coraz częściej do horyzontalnych środków pomocowych, w tym rozporządzenia w sprawie zasady *de minimis*, co wyraźnie odpowiada wymaganiom polityki w zakresie konkurencji polegającej na odstępowaniu od udzielania pomocy doraźnej lub sektorowej. Żadna z ram horyzontalnych mających zastosowanie w dziedzinie pomocy państwa, niezależnie od tego, czy są to komunikaty⁽¹⁾, czy też rozporządzenia wyłączające, poza rozporządzeniem w sprawie zasady *de minimis*⁽²⁾, nie obejmuje jeszcze klauzul wyłączających dla transportu. Aby sytuację tę poprawić oraz zwiększyć bezpieczeństwo prawne na korzyść Państw Członkowskich dążących do stosowania warunków horyzontalnych, należy zastanowić się nad sposobami pogodzenia stosowania zasad pomocy udzielanej przez państwo w sektorze transportu z wyłączeniem, z którego korzystają inne sektory gospodarki.

Ponadto należy zaznaczyć, że pomoc w postaci małych kwot notyfikowana Komisji w ostatnich latach — włącznie z zezwoleniem działów transportu w ujęciu horyzontalnym w sprawie zasady *de minimis*⁽³⁾ — w większości, bez istotnych trudności była uznana za zgodną z postanowieniami Traktatu. Przeciwnie: przedmiot takiej pomocy był zgodny z kierunkiem polityki Wspólnoty — wdrożenie planów modernizacji sprzętu niezgodnego z normami wspólnotowymi⁽⁴⁾, rozpoczęcie stosowania łączonych środków transportu oraz wdrożenie przepisów dotyczących ochrony środowiska⁽⁵⁾ lub nabywanie własnych pojazdów⁽⁶⁾. Inne podobne przypadki są analizowane⁽⁷⁾. Komisja zawsze uważała natomiast za niezgodne z Traktatem pozyskiwanie taboru transportowego przez przedsiębiorstwa transportu drogowego⁽⁸⁾ nieuwzględniające zagadnień z zakresu ochrony środowiska lub bezpieczeństwa o tyle, o ile taka pomoc mogła zaszkodzić konkurencyjności między przedsiębiorstwami.

(1) Np. wytyczne dotyczące pomocy państwa o regionalnym przeznaczeniu (Dz.U. C 74 z 10.3.1998, str. 9), ramy wspólnotowe pomocy państwa dotyczące ochrony środowiska (Dz.U. C 37 z 3.2.2001, str. 3).

(2) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 68/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE do pomocy szkoleniowej (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 20), rozporządzenie Komisji (WE) nr 70/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa dla małych i średnich przedsiębiorstw (Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 33), rozporządzenie Komisji (WE) nr 2204/2002 z dnia 12 grudnia 2002 r. w sprawie stosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy państwa w zakresie zatrudnienia (Dz.U. L 337 z 13.12.2002, str. 3) i „proceduralne” rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE (Dz.U. L 83 z 27.3.1999, str. 1).

(3) Np. decyzja z dnia 16 października 2002 r. w sprawie N 600b/2001 — Hiszpania „Pomoc w zakresie zatrudnienia w sektorze transportowym” itd.

(4) Np. decyzja „Lorenz” z dnia 9 czerwca 2001 r. w sprawie N 409/2001 — Hiszpania „Program ARTE/PYME”.

(5) Np. decyzja z dnia 5 marca 2003 r. w sprawie N 353/2001 — Francja „System pomocy ADEME w sektorze transportowym”.

(6) Np. decyzja z dnia 22 maja 2002 r. w sprawie N 100/2001 — Dania „Pomoc przewoźnikom drogowym”.

(7) Np. Casus N 202/2003 — Szwecja „Zmniejszenie składek społecznych płaconych przez pracodawców w małych i średnich przedsiębiorstwach”.

(8) Decyzje Komisji zwane RENOVE: decyzja w sprawie pomocy państwa C-20/1996 nr 98/693/WE z dnia 1 lipca 1998 r. (system w latach 1994–1996) oraz decyzja w sprawie pomocy państwa C-65/1998 nr 2001/605/WE (przedłużenie systemu na rok 1997); decyzje Komisji, tzw. ulgi podatkowe: decyzja w sprawie pomocy państwa C-32/92 nr 93/496/EWG z dnia 9 czerwca 1993 r. (system z roku 1992) oraz decyzja w sprawie pomocy państwa C-45/95 nr 96/3078 z dnia 22 października 1996 r. (system w latach 1993–1994).

2.1.2. Skutki aktualnie obowiązującego systemu

Do momentu wydania wyroków RENOVE Komisja uważała, iż wyłączenia dotyczyły sektora transportu w całości. W wyrokach RENOVE z 26 września 2002 r. (C-351/98) ⁽¹⁾ i z 13 lutego 2003 r. (C-409/00) w sprawie transportu drogowego ⁽²⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że wyłączenie z zasady *de minimis* nie ma zastosowania do osób niepracujących zawodowo w transporcie, w przeciwieństwie do stanowiska Komisji uznającego za nieprawidłową pomoc państwa przyznaną na zakup ciężarówek, niezależnie od różnych form organizacji działalności transportowej. Istnieje więc zróżnicowanie w traktowaniu dwóch kategorii przedsiębiorstw. Z jednej strony, przedsiębiorstwa, których głównym przedmiotem działalności jest transport, mogą korzystać jedynie z systemu pomocowego, w którym przedmiot pomocy jest dokładnie określony (na rzecz regionów, środowiska, małych i średnich przedsiębiorstw itd.) i muszą uzyskać zezwolenie Komisji nawet, gdy chodzi o kwoty poniżej pułapu. Z kolei inne przedsiębiorstwa, nienależące do tego sektora *sensu stricto*, prowadzące jednak działalność transportową na własny rachunek ⁽³⁾, korzystają z rozporządzenia *de minimis* bez ograniczeń i bez wcześniejszego zezwolenia Komisji.

2.1.3. Uwzględnienie majątku ruchomego

Jeśli chodzi o majątek ruchomy przedsiębiorstw sektora transportowego (zakup pojazdów, statków i samolotów), celowe jest oszacowanie potencjalnego wpływu na konkurencję pomocy w wysokości 100 000 EUR przypadającej na przedsiębiorstwo co trzy lata. Ze względu na ceny samolotów, statków żeglugi morskiej i rzecznej wpływ na strukturę w tych sektorach można uznać za znikomy. Z kolei w sektorze transportu drogowego pomoc w wysokości 100 000 EUR co trzy lata może być uznana za znaczącą. Jako że struktura tego sektora ma charakter wyjątkowy, liczba drobnych przewoźników jest duża (szczególnie w niektórych Państwach Członkowskich) ⁽⁴⁾, a także ze względu na ceny środków transportu drogowego ⁽⁵⁾, należy uznać, że takie kwoty mają charakter zakłócający wymianę i zniekształcający konkurencję między Państwami Członkowskimi. O ile konsekwencją inwestycji subwencjonowanych byłaby znaczna obniżka kosztów wymiany pojazdów, pomoc taką można by potraktować jako pomoc na funkcjonowanie przedsiębiorstwa. Inwestycje te mogłyby również powiększyć tabor pojazdów drogowych, co na rynku już bardzo konkurencyjnym stwarza ryzyko obniżenia marży. W konsekwencji uznano za pożądane zachowanie wyjątku dla nabycia sprzętu transportowego (zakup ciężarówki) w sektorze transportu drogowego.

Ze względu na różnicę w traktowaniu transportu działającego na rzecz osób trzecich i transportu działającego na własny rachunek ⁽⁶⁾ istnieje jednak ryzyko, że takie wyłączenie może bardziej zakłócić konkurencję pomiędzy wymienionymi dwoma segmentami działalności transportowej. Komisja zobowiązuje się śledzić ten rozwój oraz jego skutki dla rynku transportu drogowego.

⁽¹⁾ Sprawa C-351/98, Hiszpania przeciwko Komisji, wyrok z 26 września 2002 r., Renove I, zbiór I-8031.

⁽²⁾ Sprawa C-409/00, Hiszpania przeciwko Komisji, wyrok z 13 lutego 2003 r., Renove II, zbiór I-1487.

⁽³⁾ W tych sprawach Trybunał potwierdził, że chociaż sektor transportu na własny rachunek nie jest częścią sektora transportu uwzględnionego w uregulowaniach dotyczących pomocy w ramach zasady *de minimis*, sektor ten jest bezpośrednio konkurencyjny wobec sektora transportu profesjonalnego w wypadku pomocy przekraczającej próg pomocy *de minimis*. Ale jednocześnie Trybunał stwierdził, że „Komisja nie może odmówić stosowania reguły *de minimis* w wypadku pomocy przyznanej przedsiębiorstwom działającym w z sektorach, które nie są wyłączone z zastosowania tej zasady przez różne inne obowiązujące przepisy”.

⁽⁴⁾ Ważne segmenty transportu drogowego składają się przede wszystkim z licznych małych firm. Dla takich mikro-przedsiębiorstw pomoc poniżej ustalonego pułapu może stanowić wkład proporcjonalnie ważny do ich działalności. W roku 2000 liczba przedsiębiorstw transportu towarowego wzrosła do 130 141 w Hiszpanii, 112 173 we Włoszech, 32 885 w Niemczech, 36 819 w Anglii oraz 10 290 w Holandii (źródło: Eurostat). Analiza średnich obrotów w odniesieniu do poszczególnych przedsiębiorstw w roku 2000 wykazuje bardzo niską średnią dla Hiszpanii i Włoch, co wskazuje na dużą liczbę małych przedsiębiorstw: 160 000 EUR w Hiszpanii, 280 000 EUR we Włoszech, 1 350 000 EUR w Holandii, 710 000 EUR w Niemczech. Należy odnotować, że chodzi tu o wartości średnie (bez rozróżnienia przedsiębiorstw dużych, małych i średnich). Dokładniejsza analiza sektora wykazałaby niewątpliwie dla (bardzo licznych) przedsiębiorstw rodzinnych obroty wyraźnie niższe od średniej krajowej. Liczba osób zatrudnionych w przedsiębiorstwach również wiele mówi o wielkości przedsiębiorstw transportowych. W skali UE przedsiębiorstwa te liczą średnio 5–6 osób. Liczba ta spada do mniej niż 3 osoby we Włoszech i Hiszpanii. Ponieważ chodzi tu ciągle o wartość średnią, wynik ten prowadzi do wniosku, że istnieje duża liczba przedsiębiorstw zatrudniających tylko jedną osobę.

⁽⁵⁾ W zakresie 90 000–120 000 EUR dla ciężarówki 40-tonowej.

⁽⁶⁾ Ponadto, ponieważ relacje pomiędzy przedsiębiorstwami w tym sektorze są bardzo płynne, wydaje się prawdopodobne, że struktura rynku zareagowałaby szybko na takie finansowe zasilanie, w kierunku sprzecznym z interesem ogólnym.

2.1.4. Wykorzystanie kadr Komisji

Trzeba wreszcie przypomnieć, że uwzględniając z konieczności ograniczone zasoby ludzkie, jakimi dysponuje Komisja w zakresie działalności związanej z pomocą państwa, byłoby pożyteczne skoncentrować działania wspólnotowe na tej pomocy, której kwoty i zakres stosowania w największym stopniu prowadzić mogą do poważnego zniekształcenia konkurencji. Zwłaszcza wobec wzrostu notyfikacji przypadków pomocy państwa oraz zwiększenia liczby członków Unii Europejskiej do 25 Państw Członkowskich Komisja powinna skupić się na najbardziej szkodliwych dla konkurencji przypadkach.

2.1.5. Wnioski

Na podstawie doświadczeń zebranych przez Komisję przy okazji analizy licznych przypadków pomocy państwa w sektorze transportowym w okresie, gdy reguła *de minimis* nie obowiązywała, można ustalić, że z wyjątkiem nabywania sprzętu transportowego przez przewoźników drogowych pomoc przedsiębiorstwom transportowym nieprzekraczająca pułapu 100 000 EUR w okresie trzyletnim nie zakłóca wymiany między Państwami Członkowskimi ani nie zagraża konkurencji. Komisja proponuje więc, aby sytuację tę uzdrowić poprzez zniesienie wyłączenia transportu w rozporządzeniu dotyczącym pomocy w ramach zasady *de minimis*, z wyjątkiem ściśle określonych przypadków (patrz ppkt 2.1.3).

2.2. Sytuacja w sektorze węglowym

Dopiero od 24 lipca 2002 r. sektor węglowy został objęty zakresem stosowania Traktatu WE w związku z wygaśnięciem Traktatu EWWiS. Od tego dnia sektor ten podlega specyficznym zasadom ⁽¹⁾, które unieumożliwiają zastosowanie innych zasad wyłączenia ⁽²⁾. Określają one, że „zakres zezwoleń udzielanych przez Komisję powinien opierać się na dokładnej i pełnej znajomości przedsięwzięć, jakie rządy zamierzają podjąć” oraz że „... Państwa Członkowskie zawiadamiają grupowo Komisję o wszystkich danych dotyczących zamierzonych interwencji pośrednich lub bezpośrednich na rzecz przemysłu węglowego ...”. Biorąc pod uwagę tę specyfikę, wszystkie kwoty pomocowe mogą potencjalnie spełniać kryteria art. 87 ust. 1. Zastosowanie reguły *de minimis* nie wydaje się jednak możliwe do przyjęcia.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1407/2002 w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego (Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1).

⁽²⁾ Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1407/2002.

Projekt

Rozporządzenia Komisji zmieniającego rozporządzenie Komisji (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis*

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 994/98 z dnia 7 maja 1998 r. w sprawie stosowania art. 92 i 93 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską w odniesieniu do niektórych kategorii horyzontalnej pomocy państwa ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 2,

po opublikowaniu projektu rozporządzenia,

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Pomocy Państwa,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie (WE) nr 994/98 upoważnia Komisję do określenia, w drodze rozporządzenia, pułapu, poniżej którego uważa się, iż środki pomocowe nie spełniają wszystkich kryteriów określonych w art. 87 ust. 1 Traktatu i dlatego nie podlegają procedurze notyfikacji przewidzianej w art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (2) Komisja zastosowała art. 87 i 88 Traktatu, a w szczególności wyjaśniła w wielu decyzjach pojęcie pomocy w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Komisja, ostatecznie, w rozporządzeniu (WE) nr 69/2001 z dnia 12 stycznia 2001 r. w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE w odniesieniu do pomocy w ramach zasady *de minimis* ⁽²⁾ określiła również swoją politykę w odniesieniu do pułapu *de minimis*, poniżej którego art. 87 ust. 1 może nie mieć zastosowania.
- (3) Uwzględniając specyficzne zasady stosowane w sektorze rolniczym, rybołówstwa i akwakultury oraz transporcie, a także mając na uwadze ryzyko, że w tych sektorach nawet niewielkie kwoty pomocowe mogą spełnić kryteria art. 87 ust. 1 Traktatu, w swoim czasie Komisja dokonała wyłączenia tych sektorów z zakresu stosowania rozporządzenia (WE) nr 69/2001. Stopniowa liberalizacja sektora transportu, opóźniona w stosunku do innych sektorów gospodarki, a także strukturalne problemy w niektórych segmentach wymagały stosowania na początku wyłącznie zasad specyficznych.
- (4) Ponadto Trybunał Sprawiedliwości w wyrokach z 26 września 2002 r. (C-351/98) ⁽³⁾ oraz z 13 lutego 2003 r. (C-409/00) ⁽⁴⁾ w sprawach RENOVE I i II dotyczących transportu drogowego orzekł, że reguła *de minimis* wspiera przewoźników działających na własny rachunek. Zdaniem Trybunału ⁽⁵⁾ bowiem, „jeżeli sektor transportowy jest ... wyraźnie wyłączony z zakresu działania reguły *de minimis*, wyjątek taki musi być przedmiotem ścisłej wykładni. Od tego momentu nie może obejmować przewoźników nieprofesjonalnych”. W konsekwencji, zdaniem Trybunału ⁽⁶⁾, „Komisja nie może odmówić zastosowania reguły *de minimis* pomocy przyznanej przedsiębiorstwom podlegającym sektorom, które nie są wyłączone z zastosowania tej zasady w różnych obowiązujących przepisach”. Do momentu wydania wyroku w sprawie RENOVE Komisja uważała, że wyłączenie dotyczyło całego sektora transportowego.
- (5) Biorąc pod uwagę restrukturyzację rynków transportu prowadzoną od momentu ich liberalizacji, ryzyko zakłócenia konkurencji sprzecznego z interesem wspólnym ze względu na stosowanie pomocy *de minimis* nie jest już w zasadzie dzisiaj tak nieuchronne. Istnieje ponadto potrzeba przejrzystości i ugruntowania równości w traktowaniu wszystkich sektorów gospodarki, w tym również transportu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 142 z 14.5.1998, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 10 z 13.1.2001, str. 30.

⁽³⁾ Zbiór I -8031.

⁽⁴⁾ Zbiór I-1487.

⁽⁵⁾ Sprawa C-409/00, wyrok z 13 lutego 2003 r., Renove II, pkt 70, zbiór I-1487.

⁽⁶⁾ Sprawa C-351/98, wyrok z 26 września 2002 r., Renove I, pkt 53, zbiór I -8031.

- (6) Komisja stwierdza ponadto, że Państwa Członkowskie na ogół ustanawiają ogólne systemy pomocy stosowane horyzontalnie do wszystkich sektorów gospodarki, włącznie z sektorem transportowym, który pozostaje poniżej progu pomocy *de minimis*. Toteż ze względu na wyłączenie sektora transportowego z obowiązującej reguły *de minimis* systemy te powinny we wszystkich kwestiach podlegać notyfikacji Komisji, co znacznie ogranicza skuteczność ich zastosowania.
- (7) Można przyjąć, biorąc pod uwagę doświadczenie nabyte przez Komisję w licznych przypadkach pomocy państwa udzielanej w sektorze transportowym w okresie, gdy reguła *de minimis* nie była stosowana, że — z wyjątkiem nabywania sprzętu transportowego przez przewoźników drogowych — pomoc udzielana przedsiębiorstwom transportowym, która nie przekracza pułapu 100 000 EUR w okresie trzyletnim, nie narusza zasad handlu pomiędzy Państwami Członkowskimi i nie zakłóca ani nie grozi zakłóceniem konkurencji.
- (8) Biorąc pod uwagę wyjątkowość struktury sektora drogowego, dużą liczbę drobnych przedsiębiorstw transportowych (w szczególności w niektórych Państwach Członkowskich), a także cenę sprzętu transportowego zbliżoną do progu *de minimis*, należy stwierdzić, że pomoc taka ma jednak charakter mogący zakłócić handel i konkurencję pomiędzy Państwami Członkowskimi, co jest sprzeczne ze wspólnym interesem. W konsekwencji uznaje się za pożądane utrzymanie wyjątkowej sytuacji nabywania sprzętu transportowego w sektorze drogowym.
- (9) Dopiero od 24 lipca 2002 r. sektor węglowy został objęty zakresem stosowania Traktatu WE w związku z wygaśnięciem Traktatu EWWiS. Od tego dnia sektor ten podlega specyficznym zasadom⁽¹⁾ uniemożliwiającym stosowanie innych zasad wyłączeń⁽²⁾. Określają one, że „zakres zezwoleń udzielanych przez Komisję powinien opierać się na dokładnej i pełnej znajomości przedsięwzięć, jakie rządy zamierzają podjąć” oraz że „... Państwa Członkowskie zawiadamiają grupowo Komisję o wszystkich danych dotyczących zamierzonych interwencji pośrednich lub bezpośrednich na rzecz przemysłu węglowego ...”. Biorąc pod uwagę tę specyfikę, wszystkie kwoty pomocowe mogą potencjalnie spełniać kryteria art. 87 ust. 1. Zastosowanie reguły *de minimis* nie wydaje się jednak możliwe do przyjęcia.
- (10) Ze względu na bezpieczeństwo prawne celowe jest określenie skutku rozporządzenia na przyznawaną pomoc, zanim wejdzie ono w życie,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 69/2001 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) W art. 1 lit. a) wyrazy: „sektora transportowego” zastępuje się przez: „sektora węglowego, zgodnie z definicją przyjętą w rozporządzeniu (WE) nr 1407/2002 z dnia 23 lipca 2002 r. w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego⁽³⁾”.
- 2) W art. 1 dodaje się, co następuje: „lit. d) pomoc umożliwiająca zakup sprzętu transportowego przez przedsiębiorstwa transportu drogowego”.

W art. 4 po ust. 1 dodaje się ustęp w brzmieniu: „2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się również do pomocy przyznanych przed jego wejściem w życie, jeżeli spełniają one wszystkie warunki określone w art. 1 i 2 niniejszego rozporządzenia. Każda pomoc niespełniająca tych warunków zostanie zbadana przez Komisję stosownie do właściwych ram, kierunków, komunikatów i opinii”.

W art. 4 ust. 2 otrzymuje oznaczenie ust. 3.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1407/2002 w sprawie pomocy państwa dla przemysłu węglowego (Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1).

⁽²⁾ Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1407/2002.

⁽³⁾ Dz.U. L 205 z 2.8.2002, str. 1.

Nowy skład Grupy ekspertów w dziedzinie handlu ludźmi

(2005/C 144/03)

(Grupa ekspertów w dziedzinie handlu ludźmi została ustanowiona decyzją Komisji 2003/209/WE z dnia 25 marca 2003 r. ⁽¹⁾)

Decyzją z dnia 7 czerwca 2005 r. Komisja ponownie nominowała następujące osoby na członków Grupy ekspertów w dziedzinie handlu ludźmi na okres jednego roku począwszy od dnia 1 marca 2005 r.:

Jean-Michel Colombani

Pippo Costella

Mary Cunneen

Brice de Ruyver

José Garcia Magariños

Marco Gramegna

Krzysztof Karsznicki

Plamen Kolarski

Martina Liebsch

Michel Marcus

Isabella Orfano

Nell Rasmussen

Elisabetta Rosi

Éva Rózsa

Henrik Sjölander

Hana Snajdrova

Gerda Theuermann

Marina Tzvetkova

Bärbel Uhl

Marjan Wijers

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 26.3.2003, str. 25.

Komunikat rządu francuskiego dotyczący dyrektywy 94/22/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 1994 r. w sprawie warunków udzielania i korzystania z zezwoleń na poszukiwanie, badanie i produkcję węglowodorów⁽¹⁾

(Zawiadomienie dotyczące wniosku o wyłączone zezwolenie na poszukiwanie węglowodorów płynnych lub gazowych zwane „zezwoleciem Aquilla” i „zezwoleciem Arcachon Maritime”)

(2005/C 144/04)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

Wnioskiem z dnia 18 grudnia 2004 r. spółki Vermilion Rep SAS i Vermilion Exploration SAS, mające siedzibę we Francji pod adresem: Route de Pontenx, PARENTIS-EN-BORN, F-40161 (Francja), złożyły wniosek o wyłączone zezwolenie na okres pięciu lat na poszukiwanie węglowodorów płynnych lub gazowych zwane „zezwoleciem Aquilla” na powierzchni około 709 km kwadratowych, odnoszące się do części departamentu Gironde oraz części dna morskiego w tym departamencie.

Wnioskiem z dnia 4 marca 2005 r. spółka Island Oil and Gas plc, mająca siedzibę w Irlandii pod adresem: „Curdarragh” Annamult, Bennettsbridge, County Kilkenny (Irlandia), złożyła wniosek o wyłączone zezwolenie na okres pięciu lat na poszukiwanie węglowodorów płynnych lub gazowych zwane „zezwoleciem Arcachon Maritime” na powierzchni około 638 km kwadratowych, będące częściowo konkurencyjne w stosunku do zezwolenia Aquilla, odnoszące się do części dna morskiego w departamencie Gironde.

Obszar, którego dotyczą wspomniane zezwolenia wyznaczają łuki południków i równoleżników łączących się kolejno z wierzchołkami, których współrzędne geograficzne podano poniżej. Południkiem początkowym jest południk biegnący przez Paryż (współrzędne według stopni Greenwich podano dla informacji):

WIERZCHOŁKI	DŁUGOŚĆ GEOGRAFICZNA	SZEROKOŚĆ GEOGRAFICZNA
A	4,30 gr O (1° 31' 56" O)	49,90 gr N (44° 54' 40" N)
B	3,90 gr O (1° 10' 20" O)	49,90 gr N (44° 54' 40" N)
C	3,90 gr O (1° 10' 20" O)	49,80 gr N (44° 49' 16" N)
D	4,00 gr O (1° 15' 44" O)	49,80 gr N (44° 49' 16" N)
E	4,00 gr O (1° 15' 44" O)	49,59 gr N (44° 37' 55" N)
F	4,01 gr O (1° 16' 17" O)	49,59 gr N (44° 37' 55" N)
G	4,01 gr O (1° 16' 17" O)	49,56 gr N (44° 36' 18" N)
H	4,00 gr O (1° 15' 44" O)	49,56 gr N (44° 36' 18" N)
I	4,00 gr O (1° 15' 44" O)	49,50 gr N (44° 33' 04" N)
J	4,10 gr O (1° 21' 08" O)	49,50 gr N (44° 33' 04" N)
K	4,10 gr O (1° 21' 08" O)	49,60 gr N (44° 38' 28" N)
L	4,20 gr O (1° 26' 32" O)	49,60 gr N (44° 38' 28" N)
M	4,20 gr O (1° 26' 32" O)	49,70 gr N (44° 43' 52" N)
N	4,30 gr O (1° 31' 56" O)	49,70 gr N (44° 43' 52" N)

(¹) Dz.U. L 164 z 30.6.1994, str. 3.

Zainteresowane spółki mogą przedłożyć konkurencyjne wnioski w terminie dziewięćdziesięciu dni od chwili publikacji niniejszego zawiadomienia, zgodnie z procedurą opisaną w „Komunikacie dotyczącym udzielania zezwoleń na wydobywanie węglowodorów we Francji”, opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* C 374 z dnia 30 grudnia 1994 r., str. 11 i ustanowioną dekretem 95-427 z dnia 19 kwietnia 1995 r. dotyczącym zezwoleń na wydobywanie (Dziennik Urzędowy Republiki Francuskiej z dnia 22 kwietnia 1995 r.).

Wszelkie dodatkowe informacje można uzyskać we francuskim ministerstwie gospodarki, finansów i przemysłu: ministère de l'économie, des finances et de l'industrie (direction générale de l'énergie et des matières premières, direction des ressources énergétiques et minérales, bureau de la législation minière) pod adresem: 61, boulevard Vincent-Auriol, Télédéc 133, F-75703 Paris Cedex 13 [tel.: (33) 144 97 23 02, faks: (33) 144 97 05 70].

Uprzednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa nr COMP/M.3832 — MatlinPatterson L.P./Matussière & Forest)
Sprawa kwalifikująca się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej

(2005/C 144/05)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. W dniu 6 czerwca 2005 r. do Komisji wpłynęło zgłoszenie planowanej koncentracji, dokonane na podstawie art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004⁽¹⁾, zgodnie z którym fundusze inwestycyjne kontrolowane przez MatlinPatterson L.P. („MatlinPatterson”, USA) nabywają kontrolę nad częścią przedsiębiorstwa Matussière & Forest S.A. (razem „Matussière Assets”, Francja) w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) wymienionego rozporządzenia, w drodze zakupu akcji.

2. Dziedziny działalności gospodarczej zainteresowanych przedsiębiorstw są następujące:

— Matlin Patterson: grupa inwestycyjna, inwestująca w przedsiębiorstwa w trudnej sytuacji finansowej w celu kierowania reorganizacją,

— Matussière Assets: produkcja i sprzedaż papieru wydawniczego.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, zastrzegając sobie jednocześnie prawo do ostatecznej decyzji w tej kwestii, iż zgłoszona transakcja może wchodzić w zakres zastosowania rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Należy zauważyć, iż zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie procedury uproszczonej stosowanej do niektórych koncentracji w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) 139/2004⁽²⁾, sprawa ta kwalifikuje się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym obwieszczeniu.

4. Komisja zaprasza zainteresowane strony trzecie do przedłożenia jej ewentualnych uwag o planowanej koncentracji.

Spostrzeżenia te muszą dotrzeć do Komisji nie później niż w ciągu 10 dni od daty niniejszej publikacji. Mogą one zostać nadesłane Komisji za pomocą faksu (na nr (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, z zaznaczonym numerem referencyjnym: COMP/M.3832 — MatlinPatterson L.P./Matussière & Forest, na adres:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 56 z 5.3.2005, str. 32.

Upřednie zgłoszenie koncentracji
(Sprawa nr COMP/M.3763 — Carlsberg/DLG/Sejet JV)
Sprawa kwalifikująca się do rozpatrzenia w ramach procedury uproszczonej

(2005/C 144/06)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. W dniu 6 czerwca 2005 r. [po uprzednim odesłaniu sprawy zgodnie z art. 4 ust. 5] do Komisji wpłynęło zgłoszenie planowanej koncentracji, dokonane na podstawie art. 4 rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004⁽¹⁾, zgodnie z którym przedsiębiorstwa Carlsberg A/S („Carlsberg”, Denmark) i Dansk Landbrugs Grovvarereselskab a.m.b.a. („DLG”, Denmark) nabywają wspólną kontrolę nad przedsiębiorstwem Sejet Planteforaedling I/S („Sejet”), obecnie kontrolowanym przez DLG, w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) wymienionego rozporządzenia w drodze zakupu aktywów.

2. Dziedziny działalności gospodarczej zainteresowanych przedsiębiorstw są następujące:

- przedsiębiorstwo Carlsberg: produkcja, sprzedaż, marketing i dystrybucja piwa i napojów bezalkoholowych,
- przedsiębiorstwo DLG: przedsiębiorstwo dostarczające głównie paszę, zboże siewne, nawozy i środki do ochrony roślin duńskim rolnikom,
- Sejet: handlowa hodowla roślin, badanie i rozwój gatunków pszenicy, jęczmienia, owsa, żyta, rzepaku i kukurydzy dla użytku rolniczego.

3. Po wstępnej analizie Komisja uznała, zastrzegając sobie jednocześnie prawo do ostatecznej decyzji w tej kwestii, iż zgłoszona transakcja może wchodzić w zakres zastosowania rozporządzenia (WE) nr 139/2004. Należy zauważyć, iż zgodnie z obwieszczeniem Komisji w sprawie procedury uproszczonej stosowanej do niektórych koncentracji w rozumieniu rozporządzenia Rady (WE) 139/2004⁽²⁾, sprawa ta kwalifikuje się do rozpatrzenia w ramach procedury określonej w tym obwieszczeniu.

4. Komisja zaprasza zainteresowane strony trzecie do przedłożenia jej ewentualnych uwag o planowanej koncentracji.

Spostrzeżenia te muszą dotrzeć do Komisji nie później niż w ciągu 10 dni od daty niniejszej publikacji. Mogą one zostać nadesłane Komisji za pomocą faksu (na nr (32-2) 296 43 01 lub 296 72 44) lub listownie, z zaznaczonym numerem referencyjnym: COMP/M.3763 — Carlsberg/DLG/Sejet JV, na adres:

European Commission
Directorate-General for Competition,
Merger Registry
J-70
B-1049 Bruxelles/Brussel

⁽¹⁾ Dz.U. L 24 z 29.1.2004, str. 1.

⁽²⁾ Dz.U. C 56 z 5.3.2005, str. 32.

Dochodzenie Komisji w odniesieniu do sektorów gazu i energii elektrycznej

(2005/C 144/07)

Dnia 13 czerwca 2005 r. Komisja zdecydowała o rozpoczęciu dochodzenia w ramach art. 17 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 [sprawy COMP/39172 i COMP/39173] w odniesieniu do następujących sektorów gospodarki: energii elektrycznej oraz gazu naturalnego. Komitet Doradczy wydał pozytywną opinię w tej sprawie. Dla celów informacyjnych tekst decyzji jest dostępny na oficjalnej stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji.

Dochodzenie Komisji w odniesieniu do sektorów bankowości detalicznej oraz działalności ubezpieczeniowej prowadzonej dla firm

(2005/C 144/08)

Dnia 13 czerwca 2005 r. Komisja zdecydowała o rozpoczęciu dochodzenia w ramach art. 17 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 [sprawy COMP/39190 i COMP/39191] w odniesieniu do następujących sektorów gospodarki: bankowości detalicznej oraz działalności ubezpieczeniowej prowadzonej dla firm. Komitet Doradczy wydał pozytywną opinię w tej sprawie. Dla celów informacyjnych tekst decyzji jest dostępny na oficjalnej stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji.

EUROPEJSKI BANK CENTRALNY

OPINIA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO

z 31 maja 2005 r.

wydana na wniosek Rady Unii Europejskiej w sprawie projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki wspólnotowej dotyczącej struktury i działalności zagranicznych jednostek zależnych (COM(2005) 88 wersja ostateczna)

(CON/2005/16)

(2005/C 144/09)

1. W dniu 6 kwietnia 2005 r., Europejski Bank Centralny (EBC) otrzymał wniosek Rady Unii Europejskiej o wydanie opinii w sprawie projektu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie statystyki wspólnotowej dotyczącej struktury i działalności zagranicznych jednostek zależnych (zwanego dalej „projektowanym rozporządzeniem”).
2. Właściwość EBC do wydania opinii wynika z pierwszego tiret art. 105 ust. 4 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Zgodnie ze zdaniem pierwszym art. 17 ust. 5 Regulaminu Europejskiego Banku Centralnego, Rada Prezesów wydała niniejszą opinię.
3. Celem projektowanego rozporządzenia jest określenie ujednoczonych zasad dla systemowego opracowywania wspólnotowych danych statystycznych w zakresie struktury i działalności zagranicznych jednostek zależnych. Na podstawie takich ujednoczonych zasad Państwa Członkowskie przekazywać będą — po pierwsze — dane dotyczące zagranicznych jednostek zależnych, mających siedzibę w państwie zbierającym dane i kontrolowanych przez zagraniczne jednostki instytucjonalne. Załącznik I projektowanego rozporządzenia określa wspólny wzorzec dla danych składających się na tego typu wewnętrzną statystykę zagranicznych jednostek zależnych (zwanym dalej „wewnętrznymi danymi FATS”; od *inward Foreign Affiliate Trade Statistics*). Jednocześnie — po drugie — na zasadzie dobrowolności przesyłane mają być dane dotyczące zagranicznych jednostek zależnych nie mających siedziby w państwie zbierającym dane i kontrolowanych przez jednostki instytucjonalne mające siedzibę w państwie zbierającym dane; działalność sprawozdawcza w tym zakresie stanowić ma przy tym przedmiot programów pilotażowych przeprowadzanych przez niektóre Państwa Członkowskie najpóźniej w okresie trzech lat od wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Załącznik II projektowanego rozporządzenia określa wspólny wzorzec dla danych składających się na tego typu zewnętrzną statystykę zagranicznych jednostek zależnych (zwanym dalej „zewnętrznymi danymi FATS”; od *outward Foreign Affiliate Trade Statistics*).
4. EBC z zadowoleniem przyjmuje projektowane rozporządzenie. Wprowadzając ujednoczone zasady, projektowane rozporządzenie zwiększy porównywalność danych zbieranych w Unii Europejskiej w odniesieniu do zagranicznych jednostek zależnych; zwiększy to przydatność tego typu danych w procesie agregacji na poziomie UE bądź też na poziomie strefy euro, podnosząc przy tym ich wiarygodność dla wszystkich użytkowników. Obecnie dane dotyczące zagranicznych jednostek zależnych są gromadzone w Państwach Członkowskich przez krajowe organy statystyczne (zazwyczaj w zakresie wewnętrznych danych FATS) oraz przez banki centralne (zazwyczaj w zakresie zewnętrznych danych FATS). Wykorzystywane w tym celu metody gromadzenia danych są zgodne z projektowanym rozporządzeniem; dane tego typu będą przy tym przydatne dla EBC w ocenie rozwoju sytuacji gospodarczej w zakresie obejmującym działalność dużych przedsiębiorstw oraz ich zagranicznych jednostek zależnych, mających siedzibę w strefie euro lub poza nią. W szczególności, dane takie mają znaczenie dla badania tendencji w zakresie obrotu handlowego oraz kształtowania się cen w strefie euro, jak również dla zrozumienia wpływu zagranicznych inwestycji bezpośrednich na np. konkurencyjność gospodarki i zatrudnienie.
5. W powyższym kontekście, EBC pragnie — korzystając z nadarzającej się sposobności — sformułować uwagi do poszczególnych postanowień projektowanego rozporządzenia. EBC zauważa, iż projektowane rozporządzenie nie ustanawia obowiązku przekazywania zewnętrznych danych FATS jako mającego zastosowanie z chwilą wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Jedyne bowiem po upływie odpowiedniego trzyletniego okresu możliwa będzie ocena rezultatów programów pilotażowych

prowadzonych w niektórych Państwach Członkowskich. Ponadto, EBC przyjmuje krytycznie okoliczność, iż — mimo, że w ramach danych o przepływach statystyki bilansu płatniczego, o których mowa w punkcie 2 załącznika I rozporządzenia (WE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 184/2005 z dnia 12 stycznia 2005 r. w sprawie statystyki Wspólnoty w zakresie bilansu płatniczego, międzynarodowego handlu usługami i zagranicznych inwestycji bezpośrednich ⁽¹⁾ towary i usługi wykazywane są w odrębnych kategoriach, to w projektowanym rozporządzeniu towary i usługi nie zostały sklasyfikowane oddzielnie w podobny sposób. Tymczasem w przypadku braku oddzielnej klasyfikacji wskazanych danych ich wartość analityczna będzie niższa, a przy tym utrudnione będzie porównanie tego typu danych z danymi publikowanymi w państwach, które są głównymi partnerami handlowymi strefy euro.

6. Kolejną kwestią jest termin 20 miesięcy od końca roku referencyjnego, w którym Państwa Członkowskie powinny przesyłać wewnętrzne dane FATS, o których mowa w dziale 5 załącznika I projektowanego rozporządzenia. Wydaje się, iż tak określony termin stanowi maksymalny okres pozwalający na zapewnienie regularnej oceny sytuacji gospodarczej z uwzględnieniem (częstych) zmian w strukturze dużych przedsiębiorstw, jak również liczby, wielkości i sektora działalności ich jednostek zależnych. Dlatego też EBC zachęca Parlament i Radę, aby po dokonaniu oceny programów pilotażowych rozwały one możliwość skrócenia w okresie średnioterminowym wskazanego powyżej projektowanego terminu, przynajmniej w odniesieniu do danych zagregowanych (przykładowo danych „Poziomu 1”, zgodnie z terminologią projektowanego rozporządzenia). Możliwe byłoby dzięki temu uzyskanie większej zbieżności z terminem wyznaczonym na przekazywanie danych zagregowanych w zakresie zagranicznych inwestycji bezpośrednich, określonym w rozporządzeniu (WE) nr 184/2005 jako termin 9-miesięczny.
7. Po przeprowadzeniu bardziej szczegółowej oceny załączników I do III projektowanego rozporządzenia, EBC zauważa, iż dział 6 załącznika I rozporządzenia (WE) nr 184/2005 zatytułowany „Poziomy podziału geograficznego” zawiera dodatkową pozycję „U4 Poza strefą euro” wśród innych pozycji dotyczących obszaru UE. EBC uważa, iż celem umożliwienia przygotowania odpowiedniego agregatu dla strefy euro wskazane byłoby uwzględnienie podobnego odniesienia do pozycji „Poza strefą euro” w załączniku III projektowanego rozporządzenia, jako dodatkowego poziomu podziału geograficznego w kategorii „Poziom 1”. Należy wreszcie zauważyć, iż w uzasadnieniu projektu stosowany jest termin „UE-15” (względnie „Państwa Członkowskie UE-15”); EBC proponuje zastąpienie takiej terminologii za pomocą odniesienia do obecnych „UE-25” lub „Państw Członkowskich UE-25”.

Frankfurt nad Menem, 31 maja 2005 r.

Prezes EBC

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Dz.U. L 35 z 8.2.2005, str. 23.

OPINIA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO**z dnia 3 czerwca 2005 r.****wydana na wniosek Rady Unii Europejskiej w sprawie projektu rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1467/97 w sprawie przyspieszenia i wyjaśnienia sposobu realizacji procedury nadmiernego deficytu (COM(2005) 155 końcowy)****(CON/2005/17)**

(2005/C 144/10)

1. W dniu 3 maja 2005 r. Europejski Bank Centralny (EBC) otrzymał wniosek Rady Unii Europejskiej o wydanie opinii w sprawie projektu rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1467/97 w sprawie przyspieszenia i wyjaśnienia sposobu realizacji procedury nadmiernego deficytu (zwanego dalej „projektowanym rozporządzeniem”).
2. Właściwość EBC do wydania opinii wynika z drugiego akapitu art. 104 ust. 14 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Zgodnie ze zdaniem pierwszym art. 17 ust. 5 Regulaminu Europejskiego Banku Centralnego, Rada Prezesów wydała niniejszą opinię.
3. Prowadzenie prawidłowych polityk fiskalnych ma fundamentalne znaczenie dla powodzenia unii gospodarczej i walutowej (UGW). Stanowią one warunek zapewnienia stabilności makroekonomicznej, wzrostu i spójności w strefie euro. Ramy polityki fiskalnej określone w Traktacie oraz w Pakcie Stabilności i Rozwoju stanowią podstawę UGW, mając tym samym kluczowe znaczenie dla kształtowania prawidłowo ugruntowanych oczekiwań w zakresie dyscypliny fiskalnej. Takie wyznaczone odpowiednimi regułami ramy polityki fiskalnej — ukierunkowane na zapewnienie stabilności finansów publicznych, lecz pozwalające jednocześnie na łagodzenie wahań wskaźników gospodarczych za pomocą automatycznych stabilizatorów — powinny w dalszym ciągu spełniać warunki przejrzystości, prostoty i możliwości efektywnego wdrożenia. Spełnienie powyższych warunków ułatwi też zachowanie przejrzystości i równego traktowania przy wprowadzaniu przyjętych ram polityki fiskalnej.
4. Celem projektowanego rozporządzenia jest uwzględnienie zmian w zakresie realizacji Paktu Stabilności i Rozwoju uzgodnionych przez Radę (ECOFIN) w dniu 20 marca 2005 r. Projektowane rozporządzenie dotyczy przy tym realizacji procedury nadmiernego deficytu (PND). Projektowane rozporządzenie ma zapewnić prowadzenie prawidłowych polityk fiskalnych, stwarzając w tym celu system zachęt do zachowywania dyscypliny fiskalnej. EBC nie widzi potrzeby wyrażania opinii na temat szczegółowych rozwiązań projektowanego rozporządzenia, podkreśla tym niemniej potrzebę zapewnienia, aby PND stanowiła tyleż wiarygodną co efektywną metodę przeciwdziałania nierównowadze finansów publicznych, stosowaną z uwzględnieniem ścisłych limitów czasowych. Wziąwszy powyższe pod uwagę, EBC popiera ograniczenie do minimum zmian wprowadzanych w rozporządzeniu Rady (WE) nr 1467/97 z dnia 7 czerwca 1997 r. w sprawie przyspieszenia i wyjaśnienia sposobu realizacji procedury nadmiernego deficytu⁽¹⁾. Rygorystyczna i spójna realizacja PND będzie czynnikiem wspierającym prowadzenie rozważnych polityk fiskalnych.

Frankfurt nad Menem, dnia 3 czerwca 2005 r.

Prezes EBC

Jean-Claude TRICHET

⁽¹⁾ Dz.U. L 209 z 2.8.1997, str. 6.

OPINIA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO**z dnia 3 czerwca 2005 r.****wydana na wniosek Rady Unii Europejskiej w sprawie projektu rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1466/97 w sprawie wzmocnienia nadzoru pozycji budżetowych oraz nadzoru i koordynacji polityk gospodarczych (COM(2005) 154 końcowy)****(CON/2005/18)**

(2005/C 144/11)

1. W dniu 3 maja 2005 r. Europejski Bank Centralny (EBC) otrzymał wniosek Rady Unii Europejskiej o wydanie opinii w sprawie projektu rozporządzenia Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1466/97 w sprawie wzmocnienia nadzoru pozycji budżetowych oraz nadzoru i koordynacji polityk gospodarczych (zwanego dalej „projektowanym rozporządzeniem”).
2. Projektowane rozporządzenie wydawane jest na podstawie art. 99 ust. 5 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską. Przepis ten nie przewiduje wyraźnie obowiązku konsultacji EBC, tym niemniej nadzór pozycji budżetowych oraz nadzór i koordynacja polityk gospodarczych związane są z wypełnianiem podstawowego celu Europejskiego Systemu Banków Centralnych, jakim jest zapewnienie stabilności cen. Właściwość EBC do wydania opinii wynika tym samym z pierwszego tiret art. 105 ust. 4 Traktatu. Zgodnie ze zdaniem pierwszym art. 17 ust. 5 Regulaminu Europejskiego Banku Centralnego, Rada Prezesów wydała niniejszą opinię.
3. Prawidłowe polityki fiskalne mają fundamentalne znaczenie dla powodzenia unii gospodarczej i walutowej (UGW). Stanowią one warunek zapewnienia stabilności makroekonomicznej, wzrostu i spójności w strefie euro. Ramy polityki fiskalnej określone w Traktacie oraz w Pakcie Stabilności i Rozwoju stanowią podstawę UGW, mając tym samym kluczowe znaczenie dla kształtowania stabilnych oczekiwań w zakresie dyscypliny fiskalnej. Takie wyznaczone odpowiednimi regułami ramy polityki fiskalnej — ukierunkowane na zapewnienie stabilności finansów publicznych, lecz pozwalające jednocześnie na łagodzenie wahań wskaźników gospodarczych za pomocą automatycznych stabilizatorów — powinny w dalszym ciągu spełniać warunki przejrzystości, prostoty i możliwości efektywnego wdrożenia. Spełnienie powyższych warunków ułatwi też zachowanie przejrzystości i równego traktowania przy wprowadzaniu przyjętych ram polityki fiskalnej.
4. Celem projektowanego rozporządzenia jest uwzględnienie zmian w zakresie realizacji Paktu Stabilności i Rozwoju uzgodnionych przez Radę (ECOFIN) w dniu 20 marca 2005 r. Projektowane rozporządzenie dotyczy przy tym stosowanych procedur nadzoru oraz sposobu wyznaczania średniookresowych celów w zakresie polityki fiskalnej Państw Członkowskich. EBC nie widzi potrzeby wyrażania opinii na temat szczegółowych rozwiązań projektowanego rozporządzenia, wspierając tym niemniej dążenie do poprawy procedur nadzoru i koordynacji polityk gospodarczych, co potrzebne jest dla osiągnięcia i utrzymania celów średniookresowych, zapewniających zrównoważenie finansów publicznych. Rygorystyczna i spójna realizacja procedur nadzoru będzie czynnikiem wspierającym prowadzenie rozważnych polityk fiskalnych.

Frankfurt nad Menem, dnia 3 czerwca 2005 r.

Prezes EBC

Jean-Claude TRICHET