II

(Πράξεις για την ισχύ των οποίων δεν απαιτείται δημοσίευση)

ΕΠΙΤΡΟΠΗ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 20ής Ιουλίου 1999

σχετικά με την κρατική ενίσχυση την οποία εφάρμοσαν οι Κάτω Χώρες υπέρ 633 ολλανδικών πρατηρίων υγρών καυσίμων ευρισκόμενων πλησίον των γερμανικών συνόρων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(1999) 2539]

(Το κείμενο στην ολλανδική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(1999/705/ΕΚ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ,

Έχοντας υπόψη:

τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 88 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

αφού κάλεσε τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τα εν λόγω άρθρα [1] και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Με επιστολή της 14ης Αυγούστου 1997, η οποία καταχωρήθηκε στις 18 Αυγούστου 1997, οι ολλανδικές αρχές γνωστοποίησαν στην Επιτροπή την πρόθεσή τους να χορηγήσουν ενίσχυση σε 633 ολλανδικά πρατήρια υγρών καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων. Η Επιτροπή ζήτησε περαιτέρω πληροφορίες με επιστολή της 22ας Σεπτεμβρίου, στις οποίες οι ολλανδικές αρχές απάντησαν με επιστολή της 30ής Οκτωβρίου, η οποία καταχωρήθηκε την 31η Οκτωβρίου. Με επιστολή της 17ης Δεκεμβρίου, η Επιτροπή ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με τις ερωτήσεις εκείνες που δεν είχαν απαντηθεί ικανοποιητικά. Στις 15 Ιανουαρίου 1998, οι ολλανδικές αρχές ζήτησαν την παράταση της προθεσμίας. Στις 22 Ιανουαρίου, η Επιτροπή όρισε νέα προθεσμία την 10η Φεβρουαρίου 1998. Στις 16 Φεβρουαρίου, απέστειλε επιστολή υπενθύμισης προς τις ολλανδικές αρχές. Στις 17 Φεβρουαρίου, οι ολλανδικές αρχές υπέβαλαν ορισμένα από τα αιτηθέντα στοιχεία.

(2) Δεδομένου ότι, ύστερα από σημαντική καθυστέρηση, οι απαντήσεις των ολλανδικών αρχών εξακολουθούσαν να είναι αντιφατικές και ανεπαρκείς, στις 2 Απριλίου 1998, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2. Η κίνηση της διαδικασίας ανεβλήθη, ωστόσο, κατόπιν αιτήσεως των ολλανδικών αρχών. Στη συνεδρίαση της 13ης Μαΐου, οι ολλανδικές αρχές ζήτησαν νέα αναβολή και ανέλαβαν τη δέσμευση να παράσχουν τα απαραίτητα στοιχεία. Το αίτημα απερρίφθη λόγω του μεγάλου χρονικού διαστήματος που είχε παρέλθει από την κοινοποίηση.

(3) Στις 3 Ιουνίου 1998, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2. Η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε με επιστολή SG(98) D/6545, της 29ης Ιουλίου, η οποία ζητούσε από τις ολλανδικές αρχές να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός ενός μηνός, δηλαδή μέχρι τις 29 Αυγούστου.

(4) Με επιστολή της 2ας Σεπτεμβρίου, η οποία καταχωρήθηκε στις 4 Σεπτεμβρίου, οι ολλανδικές αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας για έναν ακόμη μήνα, δηλαδή μέχρι τις 29 Σεπτεμβρίου. Η Επιτροπή συμφώνησε σε παράταση μέχρι τις

[1] ΕΕ C 307 της 7.10.1998, σ. 10.

9 Σεπτεμβρίου. Με επιστολή της 25ης Σεπτεμβρίου, η οποία καταχωρήθηκε στις 29 Σεπτεμβρίου, οι ολλανδικές αρχές ζήτησαν επιπλέον παράταση δύο μηνών από την ημερομηνία αποστολής της επιστολής της Επιτροπής, δηλαδή μέχρι τις 29 Νοεμβρίου. Με επιστολή της 9ης Οκτωβρίου, η Επιτροπή συμφώνησε σε τελευταία παράταση ενός μηνός, δηλαδή μέχρι τις 29 Οκτωβρίου, ενημερώνοντας τις ολλανδικές αρχές ότι, σε περίπτωση που δεν είχε λάβει τα στοιχεία μέχρι την ημερομηνία αυτή, θα ήταν υποχρεωμένη να εκδώσει αρνητική απόφαση βάσει των διαθέσιμων στοιχείων. Με επιστολή της 29ης Οκτωβρίου, η οποία καταχωρήθηκε στις 4 Νοεμβρίου, οι ολλανδικές αρχές υπέβαλαν τις παρατηρήσεις τους.

(5) Η ανακοίνωση της Επιτροπής στην οποία καλεί τους ενδιαφερόμενους να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* στις 7 Οκτωβρίου 1998 ([2]). Δέκα ενδιαφερόμενοι είχαν υποβάλει τις παρατηρήσεις τους μέχρι τις 9 Νοεμβρίου, την τελική προθεσμία που αναφερόταν στην ανακοίνωση. Με επιστολή της 21ης Δεκεμβρίου, οι παρατηρήσεις κοινοποιήθηκαν στις ολλανδικές αρχές, στις οποίες δόθηκε η δυνατότητα να απαντήσουν.

(6) Στις 17 Φεβρουαρίου 1999, η Επιτροπή διέταξε τις ολλανδικές αρχές να της διαβιβάσουν τις απαιτούμενες πληροφορίες δεδομένου ότι δεν είχαν κατορθώσει να αποδείξουν ότι δεν υπήρξε σώρευση ενισχύσεων. Η εν λόγω απόφαση κοινοποιήθηκε στις ολλανδικές αρχές με την επιστολή SG(99) D/1411, της 25ης Φεβρουαρίου, με την οποία τους ζητήθηκε να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους εντός 15 εργασίμων ημερών από τη δημοσίευση της απόφασης, δηλαδή μέχρι τις 18 Μαρτίου.

(7) Με επιστολές της 17ης Μαρτίου και της 6ης Απριλίου, οι οποίες καταχωρήθηκαν στις 17 Μαρτίου και στις 7 Απριλίου αντίστοιχα, οι ολλανδικές αρχές διαβίβασαν: i) κατάλογο όλων των δικαιούχων της ενίσχυσης, δηλαδή 633 πρατηρίων υγρών καυσίμων, ii) το κείμενο της αντίστοιχης νομικής βάσης, δηλαδή το προσωρινό πρόγραμμα ενισχύσεων σε πρατήρια καυσίμων ευρισκόμενα πλησίον των γερμανικών συνόρων *(Tijdelijke regeling subsidie tankstations grensstreek Duitsland)*, της 21ης Ιουλίου 1997, το οποίο τροποποιήθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 1997, iii) αντίγραφα των συμφωνιών που συνήφθησαν μεταξύ του Υπουργείου Οικονομικών και του οργανισμού Senter σχετικά με την εφαρμογή του προσωρινού προγράμματος ενισχύσεων προς πρατήρια καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων ([3]), καθώς και iv) 574 συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας και τα ερωτηματολόγια Senter σχετικά με τα επιλέξιμα πρατήρια καυσίμων.

(8) Μετά τη διερεύνηση των εν λόγω συμφωνιών, η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες με επιστολή της 5ης Μαΐου 1999. Οι ολλανδικές αρχές διαβίβασαν ορισμένες από τις ζητηθείσες πληροφορίες με επιστολή της 20ής Μαΐου, η οποία καταχωρήθηκε στις 21 Μαΐου 1999.

2. ΛΕΠΤΟΜΕΡΗΣ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟΥ

(9) Η ενίσχυση επρόκειτο να χορηγηθεί σε 633 ολλανδικά πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων. Δικαιούχοι της ενίσχυσης είναι φυσικά ή νομικά πρόσωπα, ομόρρυθμες ή ετερόρρυθμες εταιρείες για λογαριασμό των οποίων λειτουργούν ένα ή περισσότερα πρατήρια καυσίμων, καθώς και οι λοιποί δικαιούχοι. Στην παρούσα απόφαση επισυνάπτεται κατάλογος όλων των δικαιούχων της ενίσχυσης.

(10) Σκοπός της ενίσχυσης είναι η αντιστάθμιση της πιθανολογούμενης μείωσης του κύκλου εργασιών που προκύπτει από την αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης επί των ελαφρών ελαίων που άρχισε να ισχύει στις Κάτω Χώρες την 1η Ιουλίου 1997. Οι ολλανδικές αρχές ανησυχούν ότι λόγω της αύξησης αυτής οι ολλανδοί καταναλωτές θα υποκύψουν στο δέλεαρ να προμηθεύονται βενζίνη από γερμανικά πρατήρια καυσίμων στην περιοχή των συνόρων.

(11) Η επιδότηση υπολογίζεται βάσει της ποσότητας της προμήθειας σε ελαφρά έλαια. Μειώνεται ανάλογα με την απόσταση του πρατηρίου από τα γερμανικά σύνορα δηλαδή τα πρατήρια που βρίσκονται σε ακτίνα 10 χιλιομέτρων από τα σύνορα θα λαμβάνουν 100 ολλανδικά φιορίνια (45 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα ελαφρών καυσίμων, ενώ εκείνα που βρίσκονται μεταξύ 10 και 20 χιλιομετρων από τα σύνορα θα λαμβάνουν 50 ολλανδικά φιορίνια (23 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα ελαφρών καυσίμων ([4]). Στη συνέχεια τα ποσά αυτά διπλασιάστηκαν.

(12) Αν αυξηθεί στη Γερμανία ο ειδικός φόρος κατανάλωσης επί των ελαφρών ελαίων, η ενίσχυση θα μειωθεί αντίστοιχα κατά τα 10/11 και 5/11 του ποσού κατά το οποίο θα αυξηθεί ο ειδικός φόρος κατανάλωσης ελαφρών ελαίων ανά 1 000 λίτρα στη Γερμανία ([5]). Η συνολική ενίσχυση θα ανέρχεται σε 126 εκατομμύρια ολλανδικά φιορίνια περίπου [52,7 εκατομμύρια ευρώ ([6])], αναλόγως του κύκλου εργασιών που θα εμφανίσουν τα πρατήρια καυσίμων κι εφόσον αυξηθεί ο ειδικός φόρος κατανάλωσης στη Γερμανία. Η διάρκεια του προγράμματος ενισχύσεων είναι κατ' ανώτατο όριο τριετής, δηλαδή μέχρι την 1η Ιουλίου 2000.

([2]) ΕΕ C 307 της 7.10.1998, σ. 10.

([3]) Βλέπε σημείο 18.

([4]) Σύμφωνα με τη νομική βάση η οποία τροποποιήθηκε με υπουργικό διάταγμα, της 15ης Δεκεμβρίου 1997, Επίσημη Εφημερίδα της ολλανδικής κυβερνήσεως (*Staatscourant*) αριθ. 241. Η αρχική ανακοίνωση ανέφερε ότι τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται σε απόσταση 10 χιλιομέτρων από τα σύνορα θα ελάμβαναν 80 ολλανδικά φιορίνια (36 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα ελαφρών καυσίμων και εκείνα που βρίσκονται μεταξύ 10 και 20 χιλιομέτρων από τα σύνορα θα ελάμβαναν 40 ολλανδικά φιορίνια (18 ευρώ) ανά 1 000 λίτρα παρεχόμενων ελαφρών καυσίμων. Το αρχικό διάταγμα δεν προέβλεπε διπλασιασμό του ποσού της ενίσχυσης.

([5]) Το άρθρο 5 του προσωρινού προγράμματος ενισχύσεων, της 21ης Ιουλίου 1997, για τα πρατήρια καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων, όπως τροποποιήθηκε με υπουργικό διάταγμα της 15ης Δεκεμβρίου 1997.

([6]) Σύμφωνα με την αμετάκλητη σταθερή συναλλαγματική ισοτιμία μεταξύ του ευρώ και των νομισμάτων των κρατών μελών, που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1999.

(13) Στην κοινοποίησή τους [7], οι ολλανδικές αρχές αναφέρουν ότι το μέτρο ενίσχυσης πρέπει να διέπεται απο τον κανόνα *de minimis*, δεδομένου ότι το ανώτατο όριο των 100 000 ευρώ ανά πρατήριο καυσίμων θα εφαρμοστεί καθ' όλη τη διάρκεια του μέτρου ενίσχυσης. Προς τούτο, κάθε πρατήριο καυσίμων πρέπει να εκλαμβάνεται ως χωριστή επιχείρηση, ενώ η Επιτροπή πρέπει να εγκρίνει τα μέτρα χωρίς να εγείρει αντιρρήσεις.

(14) Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, στις Κάτω Χώρες υπάρχουν τρία είδη πρατηρίων καυσίμων.

(15) Στην πρώτη κατηγορία, του μεταπωλητή/ιδιοκτήτη, (dealer owned/dealer operated — «Do/Do»), ο μεταπωλητής είναι ιδιοκτήτης του πρατηρίου υγρών καυσίμων, στο οποίο ασκεί εκμετάλλευση αναλαμβάνοντας ο ίδιος τον επιχειρηματικό κίνδυνο και συνδέεται με τον προμηθευτή με συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας πενταετούς διάρκειας που μπορούν να παραταθούν επί μία ακόμη πενταετία, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1984/83 της Επιτροπής [8].

(16) Στη δεύτερη κατηγορία, του μεταπωλητή/μισθωτή, (company owned/dealer operate — «Co/Do»), ο μεταπωλητής μισθώνει το πρατήριο καυσίμων, αναλαμβάνει ο ίδιος τον επιχειρηματικό κίνδυνο και, καθ' όλη τη διάρκεια της μίσθωσης, συνδέεται με συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας με την εταιρεία καυσίμων, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ), αριθ. 1984/83.

(17) Στην τρίτη και τελευταία κατηγορία, της ιδιοκτήτριας εταιρείας η οποία ασκεί παράλληλα εκμετάλλευση, (company owned/company operate — «Co/Co»), τη μεταπώληση αναλαμβάνει έμμισθος υπάλληλος ή θυγατρική της εταιρείας καυσίμων. Οι υπάλληλοι/θυγατρικές δεν επωμίζονται οι ίδιοι τον επιχειρηματικό κίνδυνο ούτε μπορούν να επιλέξουν ελεύθερα τον προμηθευτή τους, με αποτέλεσμα να μην εφαρμόζεται ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1984/83 στην εν λόγω κατηγορία.

(18) Το ολλανδικό Υπουργείο Οικονομικών ανέθεσε την εφαρμογή του μέτρου στον οργανισμό Senter, εκτελεστικό όργανο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, αρμόδιο για την τεχνολογία, την ενέργεια και το περιβάλλον [9].

(19) Ο Senter, επιθυμώντας να συμμορφωθεί με το αίτημα της Επιτροπής η οποία ζητούσε διευκρινίσεις, απέστειλε στα αντίστοιχα πρατήρια καυσίμων ένα ερωτηματολόγιο, στο οποίο ζητούνταν οι ακόλουθες πληροφορίες: α) το όνομα του πρατηρίου, β) το όνομα του ιδιοκτήτη του πρατηρίου, γ) η νομική μορφή της επιχείρησης, δ) η κατηγορία του πρατηρίου («Do/Do», «Co/Do» ή «Co/Co»), ε) το εμπορικό σήμα των πωλούμενων ελαφρών ελαίων, στ) αν έχει διαβιβαστεί στον Senter αντίγραφο των συμφωνιών αποκλειστικής προμήθειας, ζ) την ετησίως πωλούμενη ποσότητα ελαφρών ελαίων, η) αν έχει τεθεί σε λειτουργία σύστημα διαχείρισης τιμών, θ) αν η εταιρεία καυσίμων ελέγχει το συγκεκριμένο πρατηριούχο και ι) αν το πρατήριο καυσίμων λειτουργεί με ίδιο κίνδυνο.

[7] Η κοινοποίηση των ολλανδικών αρχών δεν συμπίπτει με το προσωρινό πρόγραμμα ενισχύσεων για πρατήρια καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων. Το σημείο 6 της κοινοποίησης αναφέρει ότι η επιδότηση για τη συνολική μέγιστη διάρκεια του μέτρου ενίσχυσης (μέχρι τις 30 Ιουνίου 2000), ανέρχεται σε 100 000 ευρώ ανά πρατήριο καυσίμων, ενώ το άρθρο 4 του προσωρινού προγράμματος ενισχύσεων, όπως δημοσιεύθηκε στην επίσημη εφημερίδα της ολλανδικής κυβέρνησης («*Staatscourant*») αριθ. 138 της 23ης Ιουλίου 1997, αναφέρει ότι η επιδότηση ανά δικαιούχο δεν δύναται να υπερβαίνει το ισόποσο σε φιορίνια 100 000 ευρώ για το διάστημα από 1ης Ιουλίου 1997 έως 30ης Ιουνίου 2000.

[8] Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1984/83 της Επιτροπής, της 22ας Ιουνίου 1983, σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 85 παράγραφος 3 της συνθήκης σε κατηγορίες συμφωνιών αποκλειστικής προμήθειας (ΕΕ L 173 της 30.6.1983 σ. 5).

[9] Συμφωνίες μεταξύ του Υπουργείου Οικονομικών και του Senter, σχετικά με την εφαρμογή του προσωρινού προγράμματος ενισχύσεων για πρατήρια καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων, της 17ης Ιουνίου 1998 (αναφ.: ZTD850161.MIM).

3. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ

(20) Η απόφαση της Επιτροπής να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2, βασίζεται σε δυο λόγους:

(21) Πρώτον, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κανόνας *de minimis* μπορεί να εφαρμοστεί αν κάθε πρατήριο καυσίμων αντιμετωπιστεί ως χωριστή επιχείρηση. Εκτιμά ότι αυτό δεν μπορεί να συμβεί αν ένας ιδιοκτήτης κατέχει πολλά πρατήρια καυσίμων (όπως συμβαίνει με τα πρατήρια ιδιοκτήτρια των οποίων είναι η εταιρεία, η οποία έχει αναλάβει και την εκμετάλλευσή τους) ή αν η ελευθερία των «ανεξάρτητων» επιχειρηματιών περιορίζεται από συμφωνίες μίσθωσης και συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας σε βαθμό που εκ των πραγμάτων να ελέγχονται από τις μεγάλες εταιρείες καυσίμων (όπως μπορεί να συμβαίνει με τα πρατήρια καυσίμων τα οποία ανήκουν στην εταιρεία και την εκμετάλλευσή τους ασκεί ο μεταπωλητής — «Co/Do»).

(22) Δεύτερον, η Επιτροπή έκρινε ότι, σε ειδικές περιπτώσεις, ο κανόνας *de minimis* δύναται να ερμηνευτεί ως μαχητό τεκμήριο. Συγκεκριμένα, έστω και αν το ποσό της ενίσχυσης είναι χαμηλό και επομένως βρίσκεται κάτω από το ελάχιστο όριο του κανόνα *de minimis*, ο κανόνας δεν ισχύει αν η ενίσχυση έχει επιπτώσεις στο εμπόριο και τον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών.

(23) Τέλος, η Επιτροπή στην απόφασή της θέτει τρία ερωτήματα με σκοπό να διαμορφώσει σαφή εικόνα της διάρθρωσης της ιδιοκτησίας των πρατηρίων υγρών καυσίμων και να εκτιμήσει αν η ελευθερία δράσης των «ανεξάρτητων» επιχειρηματιών περιορίζεται σε βαθμό που εκ των πραγμάτων να τους επιβάλλεται έλεγχος εκ μέρους της εταιρείας πετρελαίου:

«1. κατάλογος των ιδιοκτητών των 624 [10] πρατηρίων καυσίμων, κατάταξη των 624 πρατηρίων στις τρεις κατηγορίες και ενημέρωση σχετικά με τα μερίδια αγοράς των 624 πρατηρίων, κατανεμημένα ανά ιδιοκτήτη·

[10] Οι ολλανδικές αρχές κοινοποίησαν αρχικά τη χορήγηση ενισχύσεων προς 624 πρατήρια καυσίμων. Ωστόσο, ο κατάλογος των δικαιούχων που υπέβαλαν οι εν λόγω αρχές περιελάμβανε 633 πρατήρια. Κατά συνέπεια, η παρούσα απόφαση αφορά 633 και όχι 624 πρατήρια καυσίμων.

2. συγκρίσιμα στοιχεία σχετικά με το καθεστώς ιδιοκτησίας των πρατηρίων καυσίμων στις Κάτω Χώρες συνολικά, καθώς και στην επιλέξιμη περιοχή· αν το γενικό καθεστώς ιδιοκτησίας που ισχύει στις Κάτω Χώρες δεν μπορεί να εφαρμοστεί στην επιλέξιμη περιοχή, η ολλανδική κυβέρνηση πρέπει να εξηγήσει τους λόγους, και

3. αντίγραφα όλων των συνδυασμένων συμφωνιών αποκλειστικής προμήθειας και μίσθωσης για κάθε εταιρεία πετρελαίου, ούτως ώστε να αξιολογηθεί αν περιορίζεται η ελευθερία δράσης των "ανεξάρτητων" επιχειρηματιών σε βαθμό που να ελέγχονται εκ των πραγμάτων από τη συγκεκριμένη εταιρεία πετρελαίου.»

4. ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΚΔΟΣΗ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΓΙΑ ΠΑΡΟΧΗ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

(24) Δεδομένου ότι οι ολλανδικές αρχές δεν απάντησαν ικανοποιητικά στα ερωτήματα που διατυπώνονται στην απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, τους ζητήθηκε από την Επιτροπή να διαβιβάσουν τα αιτηθέντα στοιχεία. Τα εν λόγω ερωτήματα ήταν σχεδόν πανομοιότυπα με εκείνα που αναφέρονται στην επιστολή της Επιτροπής προς τις ολλανδικές αρχές, της 22ας Σεπτεμβρίου 1997, και επαναλαμβάνονται στην επιστολή της 17ης Δεκεμβρίου 1997. Η Επιτροπή θεώρησε ότι η ολλανδική απάντηση υπήρξε ανεπαρκής για τους ακόλουθους λόγους:

(25) Όσον αφορά το πρώτο ερώτημα, οι ολλανδικές αρχές δεν υπέβαλαν τεκμηριωμένο κατάλογο των 633 πρατηρίων καυσίμων και των ιδιοκτητών τους, ούτε ανέφεραν την ταξινόμησή τους στις τρεις κατηγορίες. Οι ολλανδικές αρχές δεν προέβησαν ούτε σε σχολιασμό των καταφανώς αντιφατικών στοιχείων που αφορούν την εν λόγω ταξινόμηση, όπως αναφέρεται στην απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας.

(26) Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, οι ολλανδικές αρχές δεν διατύπωσαν ειδικά σχόλια, αλλά υποστήριξαν εν γένει ότι δεν ήταν σε θέση να παράσχουν ικανοποιητικές απαντήσεις στα ερωτήματα 2 και 3. Αυτό φαίνεται να αντικρούει τη θέση των τομεακών οργανώσεων, οι οποίες υποστηρίζουν ότι δεν υπάρχει λόγος να τεκμαίρεται ότι το καθεστώς ιδιοκτησίας των πρατηρίων καυσίμων στην περιοχή των συνόρων διαφέρει ουσιαστικά από το καθεστώς που ισχύει στην υπόλοιπη χώρα.

(27) Όσον αφορά το τρίτο ερώτημα, που αφορούσε τα αντίγραφα όλων των συνδυασμένων συμφωνιών αποκλειστικής προμήθειας και μίσθωσης για κάθε εταιρεία καυσίμων, η Επιτροπή απέρριψε τον ισχυρισμό των ολλανδικών αρχών ότι οι τομεακές οργανώσεις δεν έχουν πρόσβαση σε τέτοιου είδους πληροφόρηση.

(28) Τέλος, βάσει των παρατηρήσεων των τρίτων ενδιαφερομένων μετά την έκδοση της απόφασης για την κίνηση της διαδικασίας, η Επιτροπή ζήτησε από τις ολλανδικές αρχές να της διευκρινίσουν εάν οι συμφωνίες που συνήψε η Q8 με πρατήρια καυσίμων στην επιλέξιμη περιοχή συνιστούν σύστημα διαχείρισης τιμών (ΣΔΤ). Τους ζήτησε επίσης να βεβαιώσουν κατά πόσο οι άλλες εταιρείες καυσίμων εφάρμοζαν ανάλογο σύστημα στην επιλέξιμη περιοχή.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΡΙΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ

(29) Μετά τη δημοσίευση της απόφασης της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 σχετικά με τις ενισχύσεις, η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις από δέκα ενδιαφερομένους. Από αυτές α) τρεις προέρχονταν από μεμονωμένους μεταπωλητές (BP, BP και De Fakkel), β) τέσσερις από εταιρείες καυσίμων (Q8, Texaco, Shell και Total) και γ) τρεις από τομεακές οργανώσεις (Nove, Bovag και Beta). Στις 12 Μαρτίου 1999, η Επιτροπή έλαβε επίσης επιστολή από τον επιχειρηματία ο οποίος σήμερα προεδρεύει της VEB *(Vereniging Exploitanten Benzinestation* — ομοσπονδία επιχειρηματιών πρατηρίων καυσίμων). Ωστόσο, δεν δύναται να λάβει υπόψη την εν λόγω επιστολή διότι την έλαβε μετά την εκπνοή της προθεσμίας που θεσπίζει η απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, δηλαδή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998.

(30) α) Οι τρεις επιστολές των μεμονωμένων μεταπωλητών επαναλάμβαναν τις πληροφορίες που ζητούσε ο Senter στο ερωτηματολόγιό του ([11]). Σε γενικές γραμμές, εκφράζουν ανησυχία για τον ενδεχόμενο κίνδυνο ανάκλησης και ενδεχόμενης επιστροφής της ενίσχυσης. Τονίζουν ότι οι ενισχύσεις είναι απαραίτητες διότι από τότε που αυξήθηκε ο ειδικός φόρος κατανάλωσης επί των ελαφρών ελαίων στις Κάτω Χώρες οι πρώην πελάτες τους εφοδιάζονται με βενζίνη στη Γερμανία. Η εταιρεία Fakkel BV κοινοποίησε στην Επιτροπή ότι διασπάστηκε σε πολλές νομικές οντότητες προκειμένου να λάβει ενίσχυση για καθένα από τα πρατήρια υγρών καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων (πέντε επί συνόλου 18).

(31) β) Οι τέσσερις εξεταζόμενες εταιρείες καυσίμων (Q8, Texaco, Shell και Total) υποστηρίζουν ότι οι ολλανδικές αρχές δεν μπορούσαν να διαβιβάσουν τις ζητηθείσες συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας διότι δεν είχαν ούτε αντίγραφα αυτών ούτε τη νόμιμη εξουσία να τα λάβουν. Εξάλλου, τονίζουν ότι δεν μπορούν να υποβάλουν τις συμφωνίες χωρίς την άδεια των συμβαλλόμενων μερών. Η Total δεν θεωρεί απαραίτητη την υποβολή των συμφωνιών. Η Texaco

([11]) Βλέπε σημείο 19.

και η Total υποστηρίζουν ότι το μερίδιο αγοράς μιας εταιρείας πετρελαίου στις Κάτω Χώρες, εκφρασμένο στην ποσότητα των πωλούμενων ελαφρών ελαίων, δεν αντανακλά επ' ουδενί τρόπω το ιδιοκτησιακό καθεστώς των επιμέρους πρατηρίων καυσίμων δεδομένου ότι ο κύκλος εργασιών δύναται να ποικίλλει σε μεγάλο βαθμό ανά πρατήριο. Όπως υποστηρίζουν η Texaco, η Shell και η Q8, οι μεταπωλητές οι οποίοι εκμεταλλεύονται την επιχείρηση η οποία ανήκει στην εταιρεία λειτουργούν ανεξάρτητα και με δικό τους επιχειρηματικό κίνδυνο. Για να τεκμηριώσει αυτή την άποψη, η Q8 υπέβαλε αντίγραφο τυποποιημένης συμφωνίας αποκλειστικής προμήθειας για πρατήρια καυσίμων τα οποία ανήκουν σε μία εταιρεία, ενώ τη διαχείρισή τους αναλαμβάνει ο μεταπωλητής. Η Texaco υποστηρίζει ότι, στο πλαίσιο του κανόνα *de minimis*, κάθε πρατήριο καυσίμων πρέπει να θεωρείται χωριστή επιχείρηση. Τέλος, η Total ισχυρίζεται ότι δεν ευσταθεί ο ισχυρισμός ότι οι ενισχύσεις στρεβλώνουν τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι παρέχουν μερική μόνο αποζημίωση στα πρατήρια καυσίμων για τις πραγματοποιηθείσες ζημίες.

(32) γ) Μετά την κίνηση της διαδικασίας, τρεις τομεακές οργανώσεις υπέβαλαν παρατηρήσεις· συγκεκριμένα η Nove, η Beta και η Bovag.

(33) Η Nove *(Nederlandse Organisatie Voor de Energiebranche — ολλανδική οργάνωση για τον τομέα της ενέργειας)*, αντιπροσωπεύει 1 000 πρατήρια καυσίμων και 500 προμηθευτές πετρελαίου στις Κάτω Χώρες. Η Nove δεν συμφωνεί με το συσχετισμό τον οποίο επιχειρεί η Επιτροπή μεταξύ του εμφανιζόμενου εμπορικού σήματος και του ιδιοκτησιακού καθεστώτος, ούτε κατανοεί πώς μπορεί η ύπαρξη μιας συμφωνίας μίσθωσης να θεωρείται τεκμήριο άσκησης εξωτερικού ελέγχου. Όσον αφορά τον πλήρη κατάλογο ιδιοκτητών και τα τεκμήρια ιδιοκτησίας, ούτε οι ολλανδικές αρχές ούτε η Nove έχουν πρόσβαση σε τέτοιου είδους πληροφορίες, τις οποίες μπορούν να παράσχουν μόνο τα ενδιαφερόμενα μέρη.

(34) Η Beta *(Belangevereniging Tankstations — ένωση υπεράσπισης των συμφερόντων των πρατηρίων καυσίμων)*, αντιπροσωπεύει 850 μέλη που εκμεταλλεύονται περίπου 1 400 πρατήρια καυσίμων. Μέλη της γίνονται μόνο ανεξάρτητοι μεταπωλητές, εφόσον μία από τις κυριότερες δραστηριότητες της είναι η υποβοήθηση των μελών της στις συνδιαλλαγές τους με τις εταιρείες πετρελαίου. Περίπου τα μισά μέλη της Beta, ανήκουν στην κατηγορία «Do/Do», ενώ τα υπόλοιπα στην κατηγορία «Co/Do». Και οι δυο κατηγορίες πρατηρίων λειτουργούν με ίδιο επιχειρηματικό κίνδυνο, επομένως η ενίσχυση ευνοεί μόνο τα ίδια τα πρατήρια. Σύμφωνα με την Beta, το 90 % των δικαιούχων εκμεταλλεύονται μόνο ένα πρατήριο καυσίμων και συνεπώς θα πρέπει να μπορέσουν να διατηρήσουν την ενίσχυση. Όσον αφορά τις ζητηθείσες συμβάσεις διανομής, η Beta εκτιμά ότι πρέπει να θεωρείται αρκετό ένα αντίγραφο της τυποποιημένης σύμβασης. Τέλος, θεωρεί ότι το μέτρο δεν στρεβλώνει τον ανταγωνισμό, δεδομένου ότι ο μετά την αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης ο κύκλος εργασιών στην επιλέξιμη περιοχή σημείωσε πτώση της τάξης του 15 % έως 25 %.

(35) Σύμφωνα με την Bovag (ένωση εμπόρων αυτοκινήτων και φορτηγών ιδιωτικής χρήσεως, εταιρειών πώλησης αυτοκινήτων, μοτοποδηλάτων, τροχόσπιτων και ρυμουλκούμενων οχημάτων, καταστημάτων επισκευής, πλυντηρίων οχημάτων, σχολών οδήγησης, εταιρειών ενοικίασης αυτοκινήτων οχημάτων, και πρατηρίων καυσίμων), η ενίσχυση που χορηγήθηκε στα πρατήρια στο πλαίσιο του κανόνα *de minimis* παρέχει μερική μόνο αποζημίωση στα πρατήρια υγρών καυσίμων για τις ζημίες που υπέστησαν μετά την αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης. Η Bovag τονίζει ότι και στην περίπτωση της κατηγορίας «Co/Do», ο μεταπωλητής εργάζεται για λογαριασμό δικό του και με δικό του κίνδυνο. Επίσης θεωρεί ότι η ενίσχυση πρέπει να είναι καταβλητέα ανά πρατήριο, έστω και αν ο πρατηριούχος κατέχει περισσότερα του ενός πρατήρια. Σύμφωνα με την Bovag, τα πορίσματα της εσωτερικής έρευνας που διεξήγαγε τον Μάρτιο του 1998 μεταξύ 3 300 πρατηρίων καυσίμων επιβεβαιώνουν τα αριθμητικά στοιχεία που υπέβαλαν οι ολλανδικές αρχές. Από τον Senter διατίθεται ο κατάλογος των επιλέξιμων πρατηρίων καυσίμων, ενώ οι συνδυασμένες συμφωνίες μίσθωσης και διανομής μπορούν να ζητηθούν απευθείας από το εκάστοτε πρατήριο καυσίμων.

6. ΠΑΡΑΤΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΟΛΛΑΝΔΙΚΩΝ ΑΡΧΩΝ

(36) Οι ολλανδικές αρχές απάντησαν με τέσσερις επιστολές στην απόφαση της Επιτροπής για την κίνηση της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 88 παράγραφος 2 και στην αίτησή της για παροχή πληροφοριών. Οι επιστολές εστάλησαν στις 29 Οκτωβρίου 1998, στις 17 Μαρτίου 1999, στις 6 Απριλίου 1999 και στις 20 Μαΐου 1999 και συνοψίζονται ως εξής:

(37) α) Στην απάντησή τους, της 29ης Οκτωβρίου 1998, σχετικά με την απόφαση για την κίνηση της διαδικασίας, οι ολλανδικές αρχές ανέφεραν ότι το πρώτο ερώτημα που διατυπώνεται στην επιστολή της 29ης Ιουλίου 1998, είχε ήδη εν μέρει απαντηθεί. Δεδομένου ότι οι τομεακές οργανώσεις ήταν εκείνες που έπρεπε να διαβιβάσουν τις πληροφορίες που αφορούσαν το δεύτερο και το τρίτο ερώτημα, είχαν γίνει διαβουλεύσεις με τους εν λόγω οργανισμούς. Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, οι ενώσεις αυτές είχαν ισχυριστεί ότι δεν ήταν σε θέση να παράσχουν τις ζητηθείσες πληροφορίες, διότι πρώτον δεν τις είχαν στη διάθεσή τους και δεύτερον δεν κατανοούσαν την αναγκαιότητά τους.

(38) Τέλος, οι ολλανδικές αρχές υπογράμμισαν ότι η σημαία που κυματίζει σε ένα πρατήριο καυσίμων (και δηλώνει το εμπορικό σήμα της πωλούμενης βενζίνης) δεν παρέχει καμία ένδειξη του ιδιοκτησιακού καθεστώτος του. Τέλος ανέφεραν ότι είναι πρόθυμες, ανά πάσα στιγμή, να συζητήσουν με την Επιτροπή εναλλακτικούς τρόπους παροχής πληροφοριών.

(39) Οι ολλανδικές αρχές επεσύναψαν στην απάντησή τους τη γνώμη της νομικής εταιρείας De Brauw, Blackstone και Westbroek, για λογαριασμό των ενδιαφερόμενων τομεακών οργανώσεων. Πρώτον, η εταιρεία παρέχει διεξοδική ανάλυση του όρου — «onderneming» — επιχείρηση στο κοινοτικό δίκαιο ανταγωνισμού, συγκεκριμένα όπως θεσπίζεται στον κανονισμό για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων και στα άρθρα 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ.

(40) Στη συνέχεια, η εταιρεία σχολιάζει τα ερωτήματα που θέτει το έγγραφο της Επιτροπής. Η γνώμη αναφέρει ότι ορισμένες από τις πληροφορίες που αφορά το πρώτο ερώτημα μπορούν να ζητηθούν από τον Senter, ή να ληφθούν μέσω των εμπορικών επιμελητηρίων ή του εθνικού κτηματολογίου.

(41) Όσον αφορά το δεύτερο ερώτημα, η νομική εταιρεία απαντά ότι δεν υπάρχει λόγος να πιθανολογείται ότι το ιδιοκτησιακό καθεστώς των πρατηρίων καυσίμων στην περιοχή των συνόρων διαφέρει ουσιαστικά από εκείνο που ισχύει στην υπόλοιπη χώρα.

(42) Τέλος, η εταιρεία επισημαίνει ότι δεν είναι απαραίτητο να υποβληθούν όλες οι συμβάσεις που αφορούν το σύνολο της χώρας, δεδομένου ότι η ενίσχυση αφορά μόνο την περιοχή των συνόρων. Εν πάση περιπτώσει, το περιεχόμενο των εν λόγω συμβάσεων δεν μπορεί να παρουσιάζει ενδιαφέρον, δεδομένου ότι το Υπουργείο Οικονομικών αντιμετωπίζει κάθε πρατήριο καυσίμων ως χωριστή επιχείρηση. Εν κατακλείδι, η De Brauw υπογραμμίζει τη σημασία της αρχής της ισότητας στο κοινοτικό δίκαιο.

(43) β) Στην αρχική τους απάντηση στην αίτηση της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών στις 17 Μαρτίου 1999, οι ολλανδικές αρχές ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι είχαν ζητήσει από τους δικαιούχους της ενίσχυσης να υποβάλουν i) πληροφορίες σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των επιλέξιμων πρατηρίων καυσίμων, ii) λεπτομερή στοιχεία για το σύστημα διαχείρισης τιμών και iii) αντίγραφο τυχόν συμφωνιών αποκλειστικής προμήθειας που θα μπορούσαν να περιορίσουν την ανεξαρτησία των μεταπωλητών. Οι περισσότεροι δικαιούχοι συμμορφώθηκαν στο αίτημα και οι απαντήσεις τους διαβιβάστηκαν στην Επιτροπή. Η απάντηση των ολλανδικών αρχών συνοδευόταν από κατάλογο όλων των δικαιούχων με αναφορά στο ισχύον νομικό καθεστώς. Μετά την αίτηση της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών, οι ολλανδικές αρχές ανέφεραν ότι είχαν έλθει εκ νέου σε επαφή με τους ιδιοκτήτες των πρατηρίων καυσίμων προκειμένου να λάβουν τις σχετικές πληροφορίες, τις οποίες θα διαβιβάσουν στην Επιτροπή το συντομότερο δυνατό.

(44) γ) Στη δεύτερη απάντησή τους στην αίτηση της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών στις 6 Απριλίου 1999, οι ολλανδικές αρχές διαβίβασαν τις υπόλοιπες απαντήσεις των δικαιούχων της ενίσχυσης. Η επιστολή αυτή συνοδευόταν από i) αντίγραφο των συμφωνιών που συνήφθησαν μεταξύ του Υπουργείου Οικονομικών και του οργανισμού Senter για την εφαρμογή του προσωρινού προγράμματος ενισχύσεων προς πρατήρια καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων ([12]) και ii) αντίγραφο της νομικής βάσης, που είχε τροποποιηθεί στις 15 Δεκεμβρίου 1997 ([13]). Η Επιτροπή έλαβε συνολικά 574 συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας, καθώς και τα ερωτηματολόγια που κατήρτισε ο Senter.

(45) δ) Με επιστολή της 5ης Μαΐου 1999, η Επιτροπή κάλεσε τις ολλανδικές αρχές να απαντήσουν εσπευσμένα σε μη απαντηθείσες ερωτήσεις που περιλαμβάνονταν στην αίτηση παροχής πληροφοριών, καθώς και σε ορισμένες ερωτήσεις που αφορούσαν την τροποποιηθείσα νομική βάση της 15ης Δεκεμβρίου 1997, με αναδρομική ισχύ από την 1η Ιουλίου 1997, η οποία δεν είχε κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Η Επιτροπή ζήτησε από την ολλανδική κυβέρνηση να αναφέρει τα μέτρα που σκόπευε να λάβει μετά την αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης επί των ελαφρών ελαίων κατά 0,06 γερμανικών μάρκων (0,03 ευρώ/λίτρο, η οποία επεβλήθη στη Γερμανία την 1η Απριλίου 1999.

(46) Στην απάντησή τους στην ανωτέρω επιστολή, ιδίως όσον αφορά τις ερωτήσεις που δεν είχαν ακόμη απαντηθεί, οι ολλανδικές αρχές παρουσίασαν έναν πίνακα που εμφάνιζε τον αριθμό καταχώρησης βάσει του οποίου είχε χορηγηθεί η ενίσχυση, τον αριθμό κάθε εξεταζόμενου πρατηρίου καυσίμων, τη νομική μορφή βάσει της οποίας λειτουργούσε το πρατήριο, την κατηγορία στην οποία ανήκε («Do/Do», «Co/Do» ή «Co/Co»), αν ο συγκεκριμένος αιτών είχε υποβάλει τις ζητηθείσες πληροφορίες, το εμπορικό σήμα βενζίνης και συναφών ειδών που πωλούνται στο πρατήριο καυσίμων και το είδος των συμφωνιών που είχαν λάβει οι ολλανδικές αρχές από τον αιτούντα και είχαν διαβιβάσει στην Επιτροπή. Η κατηγορία («Do/Do», «Co/Do» ή «Co/Co») αναγράφεται βάσει των στοιχείων που έχει δηλώσει ο αιτών. Βάσει των στοιχείων τα οποία υποβλήθηκαν στις ολλανδικές αρχές, αν οι διάφορες κατηγορίες εφαρμοστούν για όλους τους αιτούντες, περίπου 43 % ταξινομούνται ως «Do/Do» και 17 % ως «Co/Do». Από το 13 % των αιτούντων δήλωσαν ότι ήταν ιδιοκτήτες, ιδιοκτήτες/επιχειρηματίες ή ότι εκμεταλλεύονταν την επιχείρηση για λογαριασμό δικό τους και με δικό τους επιχειρηματικό κίνδυνο. Μόνον ένας αιτών (0,2 %) δήλωσε ότι ανήκει στην κατηγορία «Co/Co».

(47) Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, τα αναφερόμενα εμπορικά σήματα βενζίνης και συναφών ειδών βασίζονται επίσης στα στοιχεία που παρείχαν οι αιτούντες. Ορισμένοι εξ αυτών (το 23 % περίπου) δεν απάντησαν στην ερώτηση αυτή. Κατά συνέπεια, οι πληροφορίες σχετικά με τα μερίδια αγοράς που ζήτησε η Επιτροπή έπρεπε να βασιστούν στο 77 % των πρατηρίων καυσίμων που έδωσαν απάντηση. Πρέπει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, τα εν λόγω πρατήρια αναλογούν στο 81 % περίπου των ελαφρών ελαίων που πωλούνται στην περιοχή των συνόρων. Τα μερίδια αγοράς, τα οποία υπολογίστηκαν βάσει των διαθέσιμων στοιχείων, βασίζονται στην περίοδο αναφοράς από τον Ιούλιο του 1996 έως και τον Ιούνιο του 1997. Τα εν λόγω μερίδια αγοράς, τα οποία αφορούν αποκλειστικά την περιοχή των γερμανικών και παρέχονται απλώς ενδεικτικά, έχουν ως εξής:

Shell	[...] %
BP/Mobil	[...] %
Esso	[...] %
Texaco	[...] %
Σύνολο	[...] %
Λοιπά (περιλαμβανομένων ιδίων σημάτων)	[...] %
Avia	[...] %
Fina	[...] %
Q8 (KPN)	[...] %

(48) Στην απάντησή τους, οι ολλανδικές αρχές τονίζουν ότι τα εν λόγω μερίδια αγοράς δεν μπορούν να παράσχουν καμία ένδειξη σχετικά με το ιδιοκτησιακό καθεστώς των πρατηρίων καυσίμων. Το γεγονός ότι ένα πρατήριο καυσίμων αναρτά

([12]) Βλέπε υποσημείωση 9.
([13]) Βλέπε υποσημείωση 4.

τη σημαία μιας εταιρείας πετρελαίου δεν σημαίνει ότι δεν λειτουργεί εξ ολοκλήρου για λογαριασμό του ιδιοκτήτη και με δικό του κίνδυνο και επομένως μπορεί να ταξινομηθεί ως «Do/Do» ή τουλάχιστον ως «Co/Do».

(49) Οι ολλανδικές αρχές έθεσαν στις εταιρείες καυσίμων και στους επιχειρηματίες των εξεταζόμενων πρατηρίων το ερώτημα όσον αφορά την εφαρμογή ενός συστήματος διαχείρισης τιμών εκ μέρους των εταιρειών, πλην της Q8. Οι αρχές έχουν δεσμευθεί μόλις λάβουν τα σχετικά στοιχεία να τα διαβιβάσουν στην Επιτροπή.

(50) Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, το σύστημα διαχείρισης τιμών περιλαμβάνεται στις συμβάσεις που συνήφθησαν μεταξύ της Q8 και πρατηριούχων στις επιλέξιμες περιοχές, με μία εξαίρεση. Βάσει των συμβάσεων που συνήψε η Q8 με τους μεταπωλητές της, οι τελευταίοι διατηρούσαν τη δυνατότητα να ορίσουν την τιμή πώλησης της βενζίνης. Συνεπώς, οι μεταπωλητές μπορούν να διαπραγματευθούν με την Q8 ούτως ώστε να περιλάβουν το σύστημα διαχείρισης τιμών στη βασική συμφωνία. Βάσει του συστήματος αυτού, η Q8 μπορεί να καλύψει μέρος της έκπτωσης που προσφέρει ο πρατηριούχος επί της υποδειχθείσας τιμής, σύμφωνα με τους όρους που θεσπίζει η σύμβαση. Πίνακες, οι οποίοι αποτελούν μέρος της βασικής συμφωνίας, εμφανίζουν, ανά καύσιμο, για κάθε *cent* ανά λίτρο πρόσθετης μείωσης, το ποσοστό που αναλαμβάνει η Q8 ή ο μεταπωλητής αντίστοιχα. Ορισμένοι μεταπωλητές προτιμούν να αναλαμβάνουν εξ ολοκλήρου τον κίνδυνο των πρόσθετων μειώσεων στο πρατήριο έναντι μεγαλύτερης μείωσης στη βασική συμφωνία.

(51) Όσον αφορά το ερώτημα ii) σχετικά με την τροποποίηση της νομικής βάσης, οι ολλανδικές αρχές προέβησαν στην ακόλουθη ερμηνεία. Από την 1η Ιουλίου 1997, η ενίσχυση περιορίστηκε σε ανώτατο ποσό 100 000 ευρώ ανά επιχείρηση, δηλαδή το φυσικό ή νομικό πρόσωπο για λογαριασμό του οποίου και με επιχειρηματικό κίνδυνο του οποίου λειτουργούσαν ένα ή περισσότερα πρατήρια καυσίμων. Η τροποποίηση στην οποία αναφέρεται η Επιτροπή, η οποία επήλθε το Δεκέμβριο του 1997, δεν μεταβάλλει τίποτε στο πνεύμα του συστήματος. Η υπό όρους κοινοποίηση, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, δεν αφορά τον τρέχοντα κανονισμό, αλλά την πρόθεση της ολλανδικής κυβέρνησης να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού, η οποία δεν έχει ακόμη συγκεκριμενοποιηθεί. Η εν λόγω προγραμματιζόμενη επέκταση του πεδίου εφαρμογής συνεπάγεται τη χορήγηση ενίσχυσης ανά πρατήριο καυσίμων, πράγμα που οδήγησε την ολλανδική κυβέρνηση να ρωτήσει την Επιτροπή αν η χορήγηση ενισχύσεων με τη μορφή αυτή θα ήταν αποδεκτή στο πλαίσιο του κανόνα *de minimis* και, σε περίπτωση που ο κανόνας *de minimis* δεν επέτρεπε ανάλογη επέκταση, να την κοινοποιήσει ως προτεινόμενο μέτρο ενίσχυσης. Οι ολλανδικές αρχές τονίζουν ότι η πρόταση αυτή δεν πρόκειται να τεθεί σε ισχύ μέχρι να εκδοθεί η σχετική απόφαση της Επιτροπής.

(52) Τέλος, όσον αφορά το ερώτημα iii) σχετικά με τα μέτρα που προτίθεται να λάβει η ολλανδική κυβέρνηση όσον αφορά τον κανονισμό για τις επιδοτήσεις, κατόπιν της πρόσφατης αύξησης του ειδικού φόρου κατανάλωσης στη Γερμανία, οι ολλανδικές αρχές προβαίνουν στις ακόλουθες διευκρινίσεις: από την 1η Απριλίου 1999, ο ειδικός φόρος κατανάλωσης επί των ελαφρών ελαίων αυξήθηκε στη Γερμανία κατά 0,06 γερμανικά μάρκα (0,03 ευρώ)/λίτρο, που ισοδυναμεί με αύξηση 0,068 ολλανδικά φιορίνια/λίτρο, δηλαδή 68 ολλανδικά φιορίνια (31 ευρώ) ανά χίλια λίτρα. Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 του προσωρινού προγράμματος ενισχύσεων για τα πρατήρια καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων, το ποσό των 100 ολλανδικά φιορίνια (45 ευρώ) όσον αφορά τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται σε ακτίνα 10 χιλιομέτρων από τα γερμανικά σύνορα (κατηγορία 1), από το Μάιο του 1991, μειώθηκε κατά τα 10/11 των 68 ολλανδικά φιορίνια, δηλαδή κατά 62 ολλανδικά φιορίνια (28 ευρώ). Το ποσό των 50 ολλανδικά φιορίνια για τα πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται σε ακτίνα μεταξύ 10 και 20 χιλιομέτρων από τα γερμανικά σύνορα (κατηγορία 2) μειώθηκε κατά τα 5/11 των 68 ολλανδικά φιορίνια, δηλασδή κατά 31 ολλανδικά φιορίνια (14 ευρώ). Τα νέα ποσά τέθηκαν σε ισχύ την 1η Μαΐου 1999 και, ως εκ τούτου, ανέρχονται σε 38 ολλανδικά φιορίνια (17 ευρώ) ανά χίλια λίτρα για τα πρατήρια καυσίμων της πρώτης κατηγορίας και σε 19 ολλανδικά φιορίνια (εννέα ευρώ) για τα πρατήρια καυσίμων της δεύτερης κατηγορίας.

7. **ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ**

7.1. **Νομική βάση της εκτίμησης**

(53) Οι ολλανδικές αρχές κοινοποίησαν την πρόθεσή τους να χορηγήσουν ενίσχυση σε 633 πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων. Σύμφωνα με το σημείο 6 της κοινοποίησης, το ανώτατο όριο της ενίσχυσης για τη συνολική διάρκεια (μέγιστη) του μέτρου ενίσχυσης (μέχρι την 1η Ιουλίου του 2000) ανέρχεται σε 100 000 ευρώ ανά πρατήριο. Η κοινοποίηση δεν ανέφερε τη νομική βάση της εν λόγω ρύθμισης.

(54) Ωστόσο, οι ολλανδικές αρχές επεσήμαναν στην κοινοποίηση το υπουργικό διάταγμα σχετικά με το προσωρινό πρόγραμμα ενισχύσεων για πρατήρια καυσίμων πλησίον των γερμανικών συνόρων ([14]). Το άρθρο 4 του εν λόγω κανονισμού αναφέρει ότι η μέγιστη ενίσχυση ανά αιτούντα ανέρχεται στο ισοδύναμο των 100 000 ευρώ σε ολλανδικά φιορίνια για την περίοδο από 1ης Ιουλίου έως την 31 η Ιουνίου 2000.

(55) Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, όπως εξηγεί η συνοδευτική επιστολή της κοινοποίησης, το τελευταίο αυτό μέτρο συνιστά ενίσχυση μικρότερης εμβέλειας και τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου του 1997, εν αναμονή της έκβασης της διαδικασίας ενώπιον της Επιτροπής. Οι ολλανδικές αρχές εκτιμούν ότι το εν λόγω μέτρο είναι σχεδόν πανομοιότυπο με το προτεινόμενο, με τη μόνη διαφορά ότι δεν εφαρμόζεται στα πρατήρια καυσίμων αυτά καθεαυτά, αλλά στους επιχειρηματίες, δηλαδή σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα για λογαριασμό των οποίων και με κίνδυνο των οποίων λειτουργούν ένα ή περισσότερα πρατήρια καυσίμων, καθώς και στους λοιπούς δικαιούχους. Ισχυρίζονται ότι το εν λόγω μέτρο ενίσχυσης, το οποίο δεν ανταποκρίνεται απολύτως στο στόχο της αποζημίωσης, είναι προδήλως σύμφωνο με τον κανόνα *de minimis*.

([14]) Βλέπε υποσημείωση 7.

(56) Στην επιστολή τους, της 20ής Μαΐου 1999, οι ολλανδικές αρχές εξηγούν ότι στόχος της κοινοποίησης ήταν η επέκταση του πεδίου εφαρμογής του υπάρχοντος καθεστώτος. Η εν λόγω επέκταση αφορά την εφαρμογή της ενίσχυσης ανά πρατήριο καυσίμων και όχι ανά αιτούντα. Προς τούτο, οι ολλανδικές αρχές ρώτησαν την Επιτροπή αν η χορήγηση ενισχύσεων ανά πρατήριο καυσίμων ήταν αποδεκτή στο πλαίσιο του κανόνα *de minimis*. Εξάλλου, διαβεβαιώνουν ότι η πρόταση αυτή δεν έχει τεθεί σε εφαρμογή.

(57) Δεδομένου ότι οι ολλανδικές αρχές έχουν κοινοποιήσει ένα προτεινόμενο μέτρο ενίσχυσης χωρίς νομική βάση, εφαρμόζοντας ταυτόχρονα ένα παρόμοιο μέτρο ενίσχυσης που είχε νομική βάση αλλά δεν είχε κοινοποιηθεί, τίθεται το ερώτημα αν η επιλογή ενός ανώτατου ορίου ενίσχυσης ανά πρατήριο καυσίμων ή ανά αιτούντα τροποποιεί την εκτίμηση της Επιτροπής.

(58) Προς τούτο, πρέπει να σημειωθεί ότι το Υπουργείο Οικονομικών ανέθεσε στον οργανισμό Senter να εφαρμόσει την προσωρινή ενίσχυση σε πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων, όπως θεσπίζει το προσωρινό πρόγραμμα σχετικά με τις ενισχύσεις σε πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων. Μετά το αίτημα της Επιτροπής για παροχή πληροφοριών, ο Senter κοινοποίησε στην Επιτροπή, μέσω των ολλανδικών αρχών, κατάλογο των 633 επιχειρήσεων που έχουν υποβάλει αίτηση ενίσχυσης.

(59) Ο καθορισμός του ανωτάτου ορίου της ενίσχυσης για το υφιστάμενο μέτρο σε 100 000 ευρώ ανά αιτούντα και όχι ανά πρατήριο καυσίμων φαίνεται, εκ πρώτης όψεως, ότι έχει εξαλείψει τον κίνδυνο της σώρευσης ενίσχυσης στις περιπτώσεις που ο ίδιος επιχειρηματίας εκμεταλλεύεται περισσότερα του ενός πρατήρια. Ωστόσο, μετά την εξέταση των 574 συμφωνιών αποκλειστικής προμήθειας, καθώς και των ερωτηματολογίων που διαβίβασε ο οργανισμός Senter και τα οποία αντιστοιχούν στον κατάλογο των αιτούντων που επίσης διαβίβασε ο ίδιος οργανισμός, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν είχε τηρηθεί ο κανόνας σώρευσης, ακόμα και όταν το ανώτατο ποσό είχε καθοριστεί ανά αιτούντα, για τρεις λόγους. Πρώτον, ο ίδιος αιτών εμφανίζεται πολλές φορές στον κατάλογο. Δεύτερον, το σύστημα δεν εμποδίζει έναν αιτούντα να επωφεληθεί πολλές φορές της ενίσχυσης διαχωρίζοντας την επιχείρησή του σε πολλά νομικά πρόσωπα, όπως έκανε η De Fakkel BV ([15]). Τρίτον, ο καθορισμός ανωτάτου ορίου ενίσχυσης σε επίπεδο αιτούντων δεν λαμβάνει υπόψη τον πραγματικό δικαιούχο της ενίσχυσης βάσει της εφαρμογής του συστήματος διαχείρισης των τιμών ([16]).

(60) Επίσης, η εκτίμηση της ενίσχυσης, εκ μέρους της Επιτροπής, στο πλαίσιο του κανόνα *de minimis*, όπως περιγράφεται κατωτέρω, εφαρμόζεται και στην κοινοποιηθείσα και στην εκτελεσθείσα ενίσχυση, η οποία βασίζεται στο υπουργικό διάταγμα σχετικά με τις ενισχύσεις σε πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων.

([15]) Βλέπε σημείο 30.
([16]) Βλέπε σημεία 83-86.

(61) Δεδομένου ότι υπάρχουν αμφιβολίες σχετικά με το αν η αρχική ενίσχυση βασίζεται στο προσωρινό πρόγραμμα σχετικά με τις επιδοτήσεις σε πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων, και το κοινοποιηθέν σχέδιο επέκτασης της ενίσχυσης είναι σύμφωνα με τον κανόνα *de minimis*, θα έπρεπε και η αρχική ενίσχυση και η επέκτασή της να έχουν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Κατά συνέπεια είναι απαράδεκτος ο ισχυρισμός των ολλανδικών αρχών ότι η υποχρέωση κοινοποίησης αφορά μόνο την επέκταση του πεδίου εφαρμογής της ενίσχυσης. Οι ολλανδικές αρχές όφειλαν επίσης να έχουν κοινοποιήσει στην Επιτροπή τις τροποποιήσεις της νομικής βάσης του προσωρινού προγράμματος σχετικά με τις ενισχύσεις σε πρατήρια καυσίμων που βρίσκονται πλησίον των γερμανικών συνόρων της 21ης Ιουλίου 1997, οι οποίες επήλθαν με υπουργικό διάταγμα της 15ης Δεκεμβρίου 1997, με αναδρομική ισχύ από την 1η Ιουλίου 1997 ([17]).

(62) Οι ολλανδικές αρχές δεν τήρησαν επίσης την υποχρέωση που τις βαρύνει δυνάμει του άρθρου 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, το οποίο προβλέπει ότι δεν είναι δυνατή η χορήγηση ενίσχυσης πριν γνωστοποιήσει η Επιτροπή τη θέση της.

7.2. **Εκτίμηση του μέτρου βάσει της αίτησης παροχής πληροφοριών**

(63) Παρότι η Επιτροπή κάλεσε τις ολλανδικές αρχές να της υποβάλουν τις ζητηθείσες πληροφορίες, δεν έχει ακόμη λάβει κανένα στοιχείο σχετικά με 250 πρατήρια καυσίμων, δηλαδή το 40 % περίπου εκ των 633 πρατηρίων καυσίμων που είναι επιλέξιμα για ενίσχυση. Όσον αφορά τα εν λόγω 250 πρατήρια, οι ολλανδικές αρχές είτε δεν έχουν λάβει κανένα πληροφοριακό στοιχείο (51 πρατήρια), ή έχουν λάβει ελλιπείς πληροφορίες (191 πρατήρια καυσίμων).

(64) Η Επιτροπή εκτιμά ότι οι πληροφορίες είναι ελλιπείς όταν ένα πρατήριο καυσίμων έχει απλώς συμπληρώσει το ερωτηματολόγιο του οργανισμού Senter χωρίς να διαβιβάσει αντίγραφο των συμφωνιών αποκλειστικής προμήθειας τις οποίες έχει συνάψει. Έτσι οι απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο δεν τεκμηριώνονται με αποδεικτικά στοιχεία. Ορισμένα πρατήρια καυσίμων κατατάσσουν, λόγου χάρη, εαυτά σε μια από τις τρεις κατηγορίες Do/Do, Co/Do ή Co/Co, χωρίς να παρέχουν αποδεικτικά στοιχεία που να τεκμηριώνουν την εν λόγω κατάταξη. Άλλα πρατήρια ισχυρίζονται ότι είναι ανεξάρτητα χωρίς να το τεκμηριώνουν.

α) Οι ολλανδικές αρχές δεν έχουν διαβιβάσει στην Επιτροπή κανένα στοιχείο σχετικά με τα ακόλουθα 59 πρατήρια καυσίμων ([18]):

7, 11, 13, 46, 175, 201, 202, 222, 234, 249, 252, 258, 280, 291, 297, 298, 314, 323, 350, 364, 372, 373, 382, 393, 405, 407, 411, 416, 420, 476, 491, 510, 512, 531, 533, 535, 539, 551, 552, 553, 557, 568; 580, 588, 590, 599, 604, 610, 613, 620, 621, 625, 642, 644, 658, 663, 764, 765 και 766.

([17]) Βλέπε υποσημείωση 4.
([18]) Χρησιμοποιείται η αρίθμηση που έχει χρησιμοποιήσει η ολλανδική κυβέρνηση.

β) Οι ολλανδικές αρχές έχουν παράσχει ελλιπείς πληροφορίες σχετικά με τα ακόλουθα 191 πρατήρια καυσίμων:

2, 8, 9, 20, 27, 31, 41, 42, 59, 60, 61, 66, 68, 73, 76, 78, 82, 84, 94, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 115, 116, 120, 121, 122, 124, 126, 130, 131, 134, 145, 149, 152, 154, 156, 158, 162, 164, 167, 182, 183, 184, 187, 196, 200, 205, 210, 212, 214, 216, 220, 225, 226, 227, 233, 237, 238, 240, 245, 250, 257, 267, 269, 270, 282, 286, 288, 295, 300, 307, 309, 310, 321, 327, 328, 331, 334, 340, 345, 349, 351, 353, 365, 369, 374, 375, 376, 378, 379, 380, 385, 389, 394, 399, 401, 402, 404, 418, 423, 434, 444, 447; 449, 450, 451, 455, 456, 460, 467, 471, 477, 478, 480, 481, 489, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 507, 508, 509, 511, 513, 515, 516, 517, 520, 522, 526, 529, 530, 532, 534, 538, 542, 543, 546, 549, 554, 555, 556, 565, 566, 567, 571, 577, 579, 581, 585, 589, 591, 596, 602, 605, 609, 611, 612, 615, 616, 617, 618, 623, 624, 626, 629, 632, 637, 638, 639, 641, 643, 645, 646, 649, 653, 659, 662, 665, 666 και 769.

(65) Δεδομένου ότι δεν έχουν παρασχεθεί όλα τα αιτηθέντα στοιχεία, η Επιτροπή δεν δύναται να αποκλείσει το ενδεχόμενο η ενίσχυση να έχει αξιοσημείωτη επίπτωση στο εμπόριο και τον ανταγωνισμό μεταξύ των κρατών μελών, κατά την έννοια της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με τον κανόνα *de minimis* και σύμφωνα με την προσωρινή της απόφαση. Κατά συνέπεια, οφείλει να εκδώσει τελική απόφαση σχετικά με τα προαναφερθέντα πρατήρια καυσίμων.

7.3. **Εκτίμηση του μέτρου βάσει του κανόνα de minimis**

7.3.1. *Εκτίμηση βάσει του δεύτερου λόγου για την κίνηση της διαδικασίας*

(66) Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τις ενισχύσεις *de minimis* ([19]) προβλέπει ότι ο κανόνας *de minimis* «καθορίζει ένα κατώτατο όριο ενίσχυσης κάτω του οποίου πρέπει να θεωρείται ότι το άρθρο 92 παράγραφος 1 δεν έχει εφαρμογή και η ενίσχυση δεν υπόκειται πλέον σε υποχρέωση προηγούμενης κοινοποίησης στην Επιτροπή βάσει του άρθρου 93 παράγραφος 3».

(67) Βάσει της διατύπωσης αυτής, η Επιτροπή στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία έλαβε υπόψη ότι, λόγω των ειδικών συνθηκών της συγκεκριμένης περίπτωσης, ο κανόνας *de minimis* μπορεί να ερμηνευτεί ως μαχητό τεκμήριο· με άλλα λόγια, έστω και αν το ποσό της ενίσχυσης είναι μικρό και κατά συνέπεια είναι κάτω του ορίου που θεσπίστηκε στον κανόνα *de minimis*, ο κανόνας αυτός δεν εφαρμόζεται εάν η ενίσχυση έχει επιπτώσεις στο εμπόριο και τον ανταγωνισμό μεταξύ κρατών μελών.

(68) Πάντως, μετά από λεπτομερή εξέταση, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι ένα τέτοιο μαχητό τεκμήριο θα μπορούσε να υπονομεύσει τον απόλυτο χαρακτήρα του κανόνα *de minimis*. Ο βασικός στόχος του κανόνα είναι ότι, εφόσον τηρείται το όριο της ενίσχυσης, θεωρείται ότι η ενίσχυση δεν έχει αισθητές επιπτώσεις στο εμπόριο και τον ανταγωνισμό και κατά συνέπεια δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 87 παράγραφος 1. Η παρέκκλιση από την αρχή αυτή, λαμβάνοντας υπόψη τις ειδικές περιστάσεις της συγκεκριμένης υπόθεσης θα οδηγούσε σε έλλειψη ασφάλειας του δικαίου όσον αφορά το στόχο και την εφαρμογή του κανόνα *de minimis* εν γένει.

(69) Κατά συνέπεια, η εκτίμηση της Επιτροπής δεν μπορεί να βασιστεί σε μία πιθανή κατάχρηση του κανόνα *de minimis*, αλλά μπορεί να γίνει βάσει του πρώτου λόγου για την κίνηση της διαδικασίας, ήτοι του κινδύνου σώρευσης ενισχύσεων που απορρέουν από την εφαρμογή του κανόνα *de minimis*, είτε διότι ένας ιδιοκτήτης κατέχει πολλά πρατήρια καυσίμων, είτε διότι ο προμηθευτής έχει *de facto* έλεγχο στο μεταπωλητή μέσω μιας συμφωνίας αποκλειστικής αγοράς.

7.3.2. *Εκτίμηση βάσει του πρώτου λόγου για την κίνηση της διαδικασίας*

(70) Σύμφωνα με τον τροποποιηθέντα κανόνα *de minimis* ([20]), «το συνολικό ανώτατο ποσό ενίσχυσης *de minimis* είναι 100 000 Ecu για την τριετή περίοδο από της ημερομηνίας χορήγησης της πρώτης ενίσχυσης *de minimis*». Η ανακοίνωση αναφέρει επίσης:

«Η Επιτροπή υποχρεούται να διασφαλίζει ότι τα κράτη μέλη δεν χορηγούν στις επιχειρήσεις τους ενισχύσεις που δεν συμβιβάζονται με την κοινή αγορά. Τα κράτη μέλη οφείλουν να διευκολύνουν την εκπλήρωση αυτής της αποστολής, θέτοντας σε εφαρμογή μηχανισμό ελέγχου που εξασφαλίζει ότι η σώρευση διαφόρων ενισχύσεων που χορηγούνται σε ένα δικαιούχο υπό μορφή ενίσχυσης *de minimis* δεν οδηγεί σε υπέρβαση του ορίου των 100 000 Ecu που προβλέπεται για το συνολικό ποσό της ενίσχυσης *de minimis* για μία τριετή περίοδο. Ειδικότερα, η απόφαση χορήγησης ενίσχυσης ή οι όροι εφαρμογής ενός καθεστώτος που προβλέπει τη χορήγηση ενισχύσεων αυτού του είδους πρέπει να περιλαμβάνουν ρητά όρο που να προβλέπει ότι οποιαδήποτε περαιτέρω ενίσχυση που χορηγείται στην ίδια επιχείρηση στο πλαίσιο του κανόνα *de minimis* δεν πρέπει να οδηγεί σε υπέρβαση τον ορίου των 10 000 Ecu κατά τη διάρκεια τριετούς περιόδου.»

(71) Στην απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία, η Επιτροπή είχε την άποψη ότι ο κανόνας *de minimis* θα μπορούσε να εφαρμοστεί μόνον εάν κάθε πρατήριο καυσίμων μπορούσε να θεωρηθεί ως χωριστή επιχείρηση. Ένα πρατήριο καυσίμων δεν μπορεί να θεωρηθεί ως χωριστή επιχείρηση εάν ένας ιδιοκτήτης κατέχει περισσότερα πρατήρια καυσίμων, πράγμα

([19]) ΕΕ C 68 της 6.3.1996, σ. 9.

([20]) Βλέπε υποσημείωση 19.

που μπορεί να ισχύει στην περίπτωση εταιρείας που κατέχει και εκμεταλλεύεται πρατήρια καυσίμων («Co/Co») ή όταν η ελευθερία «ανεξάρτητων» επιχειρηματιών περιορίζεται σε τέτοιο βαθμό από συμφωνίες αποκλειστικής αγοράς και μίσθωσης που ελέγχονται *de facto* από μεγάλες εταιρείες πετρελαίου, όπως στην περίπτωση εταιρείας που κατέχει πρατήρια καυσίμων τα οποία εκμεταλλεύεται ο μεταπωλητής («Co/Do»).

(72) Βάσει της διατύπωσης της ανακοίνωσης σχετικά με τις ενισχύσεις *de minimis* που αναφέρθηκε παραπάνω («οποιαδήποτε περαιτέρω ενίσχυση που χορηγείται [...] δεν πρέπει να οδηγεί σε υπέρβαση του ορίου των 100 000 Ecu κατά τη διάρκεια τριετούς περιόδου») και της διατύπωσης του πρώτου λόγου της Επιτροπής που περιγράφηκε παραπάνω ([21]) — για την κίνηση της διαδικασίας, οι παρατηρήσεις των τρίτων μερών (Texaco, Shell, Q8, Beta, Bovag) και των ολλανδικών αρχών εστιάζονται στο κατά πόσον οι μεταπωλητές σε ένα πλαίσιο «Do/Do» ή «Co/Do» θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως ανεξάρτητοι και κατά πόσον εκμεταλλεύονται το πρατήριο καυσίμων με δικό τους επιχειρηματικό κίνδυνο.

(73) Όπως απορρέει από τις παρατηρήσεις των τρίτων και ιδίως από τα επιχειρήματα του δικηγορικού γραφείου De Brauw, Blackstone και Westbroek που εκπροσωπεί τις ενδιαφερόμενες τομεακές οργανώσεις και επισυνάπτονται στην απάντηση των ολλανδικών αρχών στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, το σκεπτικό τους βασίζεται στο δίκαιο του ανταγωνισμού της ΕΚ, και ιδίως στην έννοια της «επιχείρησης» όπως θεσπίζεται στον κανονισμό για τις συγκεντρώσεις και στις διατάξεις των άρθρων 81 και 82 της συνθήκης ΕΚ ([22]).

(74) Πάντως, η έννοια της «επιχείρησης» βάσει των κανόνων του ανταγωνισμού δεν προσφέρει ερμηνεία του κανόνα *de minimis* για τις κρατικές ενισχύσεις, διότι οι αρχές που αποτελούν τη βάση των αντίστοιχων κανόνων διαφέρουν. Στον τομέα του ανταγωνισμού, η έννοια της «επιχείρησης» χρησιμοποιείται ιδίως για τον προσδιορισμό συνεργασίας που παραβιάζει τους κανόνες του ανταγωνισμού μεταξύ επιχειρήσεων. Βάσει των κανόνων αυτών, ο όρος «επιχείρηση» έχει ευρεία έννοια, στην οποία ο βαθμός του ελέγχου αποτελεί καθοριστικό παράγοντα. Πάντως, ο κανόνας *de minimis* εφαρμόζεται σε τελευταία ανάλυση για τον καθορισμό της αποδέκτριας επιχείρησης της τρέχουσας ενίσχυσης και για το κατά πόσον πληροίται το όριο *de minimis* για κάθε αποδέκτρια επιχείρηση, ανεξαρτήτως του εάν οι εταιρείες πετρελαίου ελέγχουν τους μεταπωλητές.

(75) Η Επιτροπή, αφού εξέτασε σε βάθος τις 574 συμβάσεις αποκλειστικής αγοράς και τα ερωτηματολόγια που υπέβαλαν οι ολλανδικές αρχές, προσδιόρισε στοιχεία σώρευσης ενισχύσεων βάσει του κανόνα *de minimis* ακόμη και όταν οι μεταπωλητές δεν ελέγχονταν σύμφωνα με τους κανόνες του ανταγωνισμού ([23]).

([21]) Βλέπε σημείο 21.
([22]) Βλέπε σημείο 39.

7.3.2.1. Ταξινόμηση των 633 πρατηρίων καυσίμων βάσει της εξέτασης των αποκλειστικών συμφωνιών αγοράς και των ερωτηματολογίων Senter

(76) Εφόσον η Επιτροπή εξέτασε χωριστά κάθε μία από τις 383 συμφωνίες αποκλειστικής αγοράς και μίσθωσης και κατά συνέπεια μπορεί να διατυπώσει άμεσα συμπεράσματα, ορισμένες από τις πληροφορίες που ζητήθηκαν προηγουμένως δεν απαιτούνται πλέον.

(77) Έτσι, δεν απαιτείται στο εξής να συγκριθεί η δομή ιδιοκτησίας των πρατηρίων καυσίμων στην επιλέξιμη περιοχή με εκείνη του συνόλου της ολλανδικής επικράτειας. Πάντως, η Επιτροπή υπογραμμίζει ότι οι ολλανδικές αρχές δεν υπέβαλαν συνεκτική εξήγηση των διαφορών, όπως ζητήθηκε. Ούτε είναι απαραίτητο να ελεγχθεί κατά πόσον τα μερίδια αγοράς των ενδιαφερομένων εταιρειών πετρελαίου αντικατοπτρίζουν τη δομή της ιδιοκτησίας. Αντί να προσδιοριστεί η δομή της ιδιοκτησίας βάσει του μεριδίου αγοράς μιας δεδομένης εταιρείας πετρελαίου, η Επιτροπή επέλεξε να καθορίσει σύμφωνα με την άποψη των ολλανδικών αρχών και πολλών τρίτων μερών, την κατανομή των πρατηρίων καυσίμων μεταξύ των εταιρειών πετρελαίου.

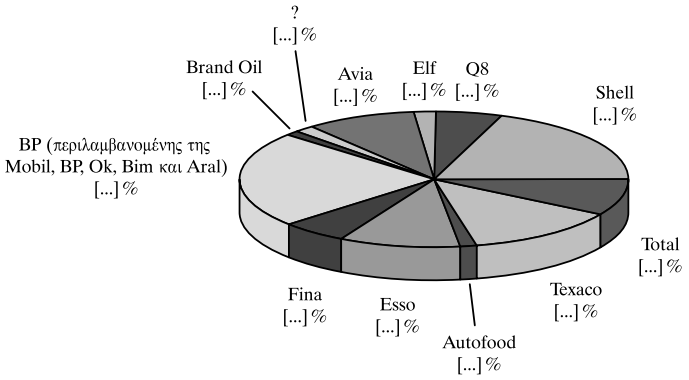
(78) Με επιστολή της 20ής Μαΐου 1999, οι ολλανδικές αρχές υπέβαλαν κατάλογο όπου αναφέρεται η κατανομή των πρατηρίων καυσίμων μεταξύ των σημάτων στη μεθοριακή περιοχή. Σύμφωνα με τις ολλανδικές αρχές, ο κατάλογος αυτός βασίζεται σε πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τους αιτούντες (77 % από τα πρατήρια καυσίμων απάντησαν, εκπροσωπώντας το 81 % των πωλήσεων στη μεθοριακή περιοχή).

Shell	[...] %
BP/Mobil	[...] %
Esso	[...] %
Texaco	[...] %
Σύνολο	[...] %
Λοιπά (περιλαμβανομένων ιδίων σημάτων)	[...] %
Avia	[...] %
Fina	[...] %
Q8 (KPN)	[...] %

(79) Βάσει ατομικής ανάλυσης των 383 συνδυασμένων αποκλειστικών συμφωνιών αγοράς και μίσθωσης που υποβλήθηκαν από τις ολλανδικές αρχές, η Επιτροπή κατέληξε στην ακόλουθη κατανομή σημάτων:

([23]) Η Επιτροπή δεν θεωρεί (ανακοινωθέν τύπου IP/86/631, της 19ης Δεκεμβρίου 1986) ότι ένα πρόγραμμα εκπτώσεων προς ενίσχυση των περιθωρίων των μεταπωλητών που έπρεπε να μειώσουν τις τιμές που αναγράφονται στις αντλίες ώστε να ανταγωνιστούν στην τοπική τους αγορά περιλαμβάνει έμμεση επιβολή τιμής μεταπώλησης.

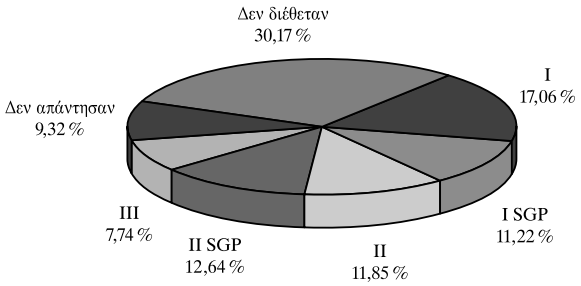
Εταιρείες πετρελαίου



(80) Υπάρχουν ορισμένες σοβαρές διαφορές μεταξύ των στοιχείων που υποβλήθηκαν εκ μέρους των ολλανδικών αρχών και των στοιχείων της Επιτροπής όσον αφορά ορισμένα σήματα, όπως BP, Esso και Avia. Οι διαφορές αυτές οφείλονται στις διάφορες πηγές πληροφοριών. Εφόσον η Επιτροπή εξέτασε τις συμβάσεις μεμονωμένα, ενώ οι ολλανδικές αρχές βάσισαν τον κατάλογό τους στις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από τους αιτούντες χωρίς αποδεικτικά στοιχεία, η Επιτροπή αποφάσισε ότι στο εξής θα βασίσει την εκτίμησή της σχετικά με τα εξεταζόμενα μέτρα στα δικά της στατιστικά στοιχεία.

(81) Επίσης, βάσει των 574 συμφωνιών αποκλειστικής αγοράς και των ερωτηματολογίων Senter, εκ των οποίων 191 δεν περιέχουν επαρκή στοιχεία για ταξινόμηση και λόγω του γεγονότος ότι 59 πρατήρια καυσίμων δεν υπέβαλαν καθόλου πληροφορίες, η Επιτροπή καθόρισε την ακόλουθη ταξινόμηση των επιλέξιμων 633 πρατηρίων καυσίμων:

Κατανομή σε κατηγορίες (633 πρατήρια καυσίμων)



Η κατηγορία I αντιστοιχεί στην «Do/Do», η κατηγορία II στην «Co/Do» και η κατηγορία III στην «Co/Co».

7.3.2.2. Πρατήρια καυσίμων όπου η εταιρεία πετρελαίου είναι ιδιοκτήτρια και ασκούσα εκμετάλλευση («Co/Co»)

(82) Βάσει των 574 συμφωνιών αποκλειστικής αγοράς και των ερωτηματολογίων, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι υπάρχει σώρευση ενισχύσεων στην κατηγορία «Co/Co» δεδομένου ότι η ίδια εταιρεία κατέχει και εκμεταλλεύεται διάφορα πρατήρια καυσίμων (καθαρά «Co/Co»). Παρόλα αυτά, μιλώντας με απόλυτους όρους, ένα πρατήριο καυσίμων «Co/Co» όπου ο ίδιος ο ασκών εκμετάλλευση υπέβαλε αίτηση για ενίσχυση πάνω από μία φορά και κατά συνέπεια περιλαμβάνεται πολλές φορές στον κατάλογο των επιλέξιμων αποδεκτών ενίσχυσης (*de facto* «Co/Co») επίσης ανήκει στην κατηγορία αυτή διότι υπάρχουν αντίστοιχα αποτελέσματα σώρευσης. Από τα 633 επιλέξιμα πρατήρια καυσίμων, 49 (8 %) ανήκουν στην κατηγορία καθαρά/*de facto* «Co/Co». Η σώρευση της ενίσχυσης πραγματοποιείται είτε σε επίπεδο εταιρείας πετρελαίου (καθαρά «Co/Co») είτε σε επίπεδο πρατηρίου καυσίμων (*de facto* «Co/Co»).

α) Η Επιτροπή ταξινόμησε τα ακόλουθα πρατήρια καυσίμων ως καθαρά «CO/CO»:

39, 147, 217, 218, 221, 276, 281, 287, 301, 319, 409, 414, 433, 457, 469, 486, 488, 541, 564, 575, 593, 614, 648, 655, 752, 760, 763 και 768·

β) η Επιτροπή ταξινόμησε τα ακόλουθα «Do/Do» και «Co/Do» πρατήρια καυσίμων ως *de facto* «Co/Co» πρατήρια καυσίμων διότι τα αποτελέσματα της σώρευσης είναι σχεδόν ταυτόσημα με εκείνα που περιγράφονται παραπάνω:

111, 112, 170, 174, 272, 273, 274, 333, 339, 347, 348, 359, 360, 362, 363, 395, 396, 432, 586, 587 και 754.

7.3.2.3. Τα πρατήρια καυσίμων «Do/Do» και «Co/Do» με ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP) στις συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας

7.3.2.3.1. Πρατήρια καυσίμων όπου ο μεταπωλητής είναι ιδιοκτήτης και ασκών εκμετάλλευση («Do/Do»)

(83) Αφού εξέτασε την κατηγορία «Co/Co», η Επιτροπή έστρεψε την προσοχή της στην κατηγορία «Do/Do» των πρατηρίων καυσίμων. Βάσει των συμφωνιών τους αποκλειστικής προμήθειας, η Επιτροπή θεώρησε ότι υπήρχε κίνδυνος σώρευσης ενισχύσεων για ορισμένα πρατήρια καυσίμων σε επίπεδο εταιρείας πετρελαίου λόγω της ύπαρξης ρήτρας διαχείρισης τιμών (SGP). Από τις 179 συμβάσεις «Do/Do» αυτό ισχύει για 71 (11 % των 633 επιλέξιμων πρατηρίων καυσίμων).

(84) Ο στόχος της ρήτρας που προβλέπει σύστημα διαχείρισης τιμών (SGP) είναι να προστατεύσει το συνολικό κύκλο εργασιών του αντιπροσώπου έναντι πωλήσεων ανταγωνιστών σε άμεση γειτνίαση με το πρατήριο καυσίμων του. Η ρήτρα συνήθως προβλέπει ότι η εταιρεία πετρελαίου μπορεί να καλύψει τμήμα του κόστους της έκπτωσης που θα χορηγηθεί από τον ασκούντα εκμετάλλευση στο βαθμό που οι όροι της εγχώριας ή/και διεθνούς αγοράς καθιστούν επιθυμητή ή απαραίτητη τη χορήγηση των εκπτώσεων αυτών είτε σε βραχυπρόθεσμη είτε σε μακροπρόθεσμη βάση. Συχνά απαιτούνται διαβουλεύσεις μεταξύ των μερών προτού να εισαχθούν τέτοιες εκπτώσεις. Η τρέχουσα ενίσχυση που παρέχεται από τον προμηθευτή καθορίστηκε μέσω πίνακα κατανομής ή συμφωνιών συμμετοχής. Τα ποσά αυτά κατά κανόνα αναφέρονται στα τιμολόγια.

(85) Η ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP) υποχρεώνει τον προμηθευτή να αποζημιώσει το μεταπωλητή, τουλάχιστον εν μέρει, για ζημίες που σημειώθηκαν ως αποτέλεσμα έκτακτων συνθηκών της αγοράς, περιλαμβανομένων των όρων της αγοράς που απορρέουν από νομικές υποχρεώσεις όπως η αύξηση των φόρων κατανάλωσης. Χορηγώντας ενίσχυση στους μεταπωλητές ως αντιστάθμιση για ζημίες που απέρρευσαν από αυξήσεις στους ειδικούς φόρους κατανάλωσης στα ελαφρά έλαια στην Ολλανδία, η ολλανδική κυβέρνηση, πράγματι αποζημιώνει τον προμηθευτή πλήρως ή εν μέρει για την υποχρέωσή του βάσει της ρήτρας διαχείρισης τιμών (SGP). Εάν δεν είχε χορηγηθεί η ενίσχυση αυτή ο προμηθευτής θα έπρεπε να αποζημιώσει το μεταπωλητή. Στις περιπτώσεις που ο προμηθευτής συνήψε συμφωνίες διανομής με πολλούς μεταπωλητές, θα επωφεληθεί από αντίστοιχο αριθμό ενισχύσεων.

α) Η Επιτροπή ορίζει ως εξής τα πρατήρια καυσίμων «Do/Do» χωρίς ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP):

3, 4, 10, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 29, 32, 33, 47, 51, 52, 53, 62, 65, 69, 70, 75, 80, 83, 85, 92, 93, 95, 118, 119, 128, 129, 137, 138, 148, 151, 157, 173, 177, 181, 188, 191, 194, 204, 209, 213, 223, 229, 231, 232, 235, 239, 243, 247, 253, 260, 261, 262, 264, 275, 277, 285, 289, 303, 306, 311, 316, 322, 324, 335, 342, 354, 370, 381, 391, 397, 398, 406, 415, 421, 424, 425, 426, 458, 466, 470, 472, 487, 518, 521, 524, 525, 528, 558, 570, 582, 594, 597, 607, 619, 627, 628, 636, 650, 652,656, 657, 660 και 750·

β) ορίζει τα ακόλουθα πρατήρια καυσίμων ως «Do/Do» με ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP):

1, 26, 34, 40, 54, 56, 63, 79, 81, 86, 97, 113, 114, 135, 142, 155, 159, 160, 165, 166, 168, 172, 176, 179, 185, 206, 207, 208, 224, 241, 242, 244, 259, 263, 283, 284, 299, 308, 318, 320, 329, 337, 344, 352, 357, 368, 377, 383, 417, 419, 422, 429, 438, 440, 442, 454, 459, 461, 463, 473, 474, 483, 485, 497, 514, 606, 640, 661, 751, 753 και 755.

7.3.2.3.2. Πρατήρια καυσίμων όπου ιδιοκτήτρια είναι η εταιρεία πετρελαίου και ο μεταπωλητής ασκεί εκμετάλλευση («Co/Do»)

(86) Τέλος, η Επιτροπή εξέτασε τα υπόλοιπα πρατήρια καυσίμων, που εμπίπτουν στην κατηγορία «Co/Do». Όπως και στην κατηγορία «Do/Do» θεώρησε ότι υπήρχε κίνδυνος σώρευσης ενισχύσεων για ορισμένα πρατήρια καυσίμων σε επίπεδο εταιρείας πετρελαίου λόγω της ένταξης της ρήτρας διαχείρισης τιμών (SGP). Από τις 155 συμβάσεις «Co/Do» αυτό ισχύει για 80 (ή 13 % από τα 633 επιλέξιμα πρατήρια καυσίμων). Το συμπέρασμα είναι το ίδιο όπως και για τα πρατήρια καυσίμων «Do/Do». Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν συμβάσεις που περιέχουν ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP) καθώς και ρήτρες που εγγυώνται στον αντιπρόσωπο ένα ελάχιστο εισόδημα εφόσον αυτές οι τελευταίες έχουν τις ίδιες επιπτώσεις με τη ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP).

α) Η Επιτροπή όρισε ως πρατήρια καυσίμων «Co/Do» χωρίς ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP) τα ακόλουθα:

15, 36, 43, 44, 48, 50, 67, 77, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 132, 133, 139, 140, 141, 144, 146, 163, 186, 189, 192, 193, 197, 199, 215, 219, 251, 278, 290, 292, 294, 302, 304, 305, 312, 313, 317, 326, 330, 336, 338, 341, 343, 358, 361, 384, 388, 400, 413, 430, 437, 439, 445, 448, 453, 462, 482, 492, 493, 496, 537, 559, 562, 563, 574, 603, 622, 647, 756, 757 και 767·

β) όρισε ως πρατήρια καυσίμων «Co/Do» με ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP) τα ακόλουθα:

5, 6, 12, 16, 18, 22, 25, 28, 30, 35, 37, 38, 45, 49, 55, 58, 64, 71, 72, 74, 96, 99, 100, 104, 117, 123, 125, 127, 136, 143, 150, 153, 161, 169, 171, 178, 180, 190, 195, 198, 203, 211, 228, 230, 236, 246, 248, 254, 255, 265, 266, 268, 271, 279, 296, 315, 325, 332, 355, 367, 371, 387, 427, 428, 436, 441, 443, 446, 452, 464, 484, 494, 506, 519, 523, 536, 578, 584, 608 και 762.

7.3.2.4. Πρατήρια καυσίμων «Do/Do» και «Co/Do» που δεν έχουν αντίστοιχα αποτελέσματα με τα πρατήρια καυσίμων «Co/Co» και δεν συνήψαν συμφωνίες αποκλειστικής διανομής που περιέχουν ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP)

(87) Από τα παραπάνω απορρέει ότι δεν υπάρχει σώρευση ενισχύσεων όπου τα πρατήρια καυσίμων «Do/Do» ή «Co/Do» δεν έχουν αντίστοιχα αποτελέσματα με τα πρατήρια καυσίμων «Co/Co» και ότι δεν υπάρχει σώρευση ενισχύσεων σε επίπεδο εταιρείας πετρελαίου ελλείψει ρήτρας διαχείρισης τιμών (SGP). Κατά συνέπεια, η ενίσχυση αυτή καλύπτεται από τον κανόνα *de minimis* και κατόπιν τούτου δεν τυγχάνει εφαρμογής το άρθρο 87 παράγραφος 1.

α) Η Επιτροπή όρισε ως πρατήρια καυσίμων «Do/Do» τα ακόλουθα, που δεν έχουν αντίστοιχα αποτελέσματα με τα πρατήρια καυσίμων «Co/Co» και δεν συνήψαν συμφωνίες αποκλειστικής διανομής που περιέχουν ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP):

3, 4, 10, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 29, 32, 33, 47, 51, 52, 53, 62, 65, 69, 70, 75, 80, 83, 85, 92, 93, 95, 118, 119, 128, 129, 137, 138, 148, 151, 157, 173, 177, 181, 188, 191, 194, 204, 209, 213, 223, 229, 231, 232, 235, 239, 243, 247, 253, 260, 261, 262, 264, 275, 277, 285, 289, 303, 306, 311, 316, 322, 324, 335, 342, 354, 370, 381, 391, 397, 398, 406, 415, 421, 424, 425, 426, 458, 466, 470, 472, 487, 518, 521, 524, 525, 528, 558, 570, 582, 594, 597, 607, 619, 627, 628, 636, 650, 652, 656, 657, 660 και 750·

β) όρισε ως πρατήρια καυσίμων «Co/Do» τα ακόλουθα, που δεν έχουν αντίστοιχα αποτελέσματα με τα πρατήρια καυσίμων «Co/Co» και δεν συνήψαν συμφωνίες αποκλειστικής διανομής που περιέχουν ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP):

15, 36, 43, 44, 48, 50, 67, 77, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 132, 133, 139, 140, 141, 144, 146, 163, 186, 189, 192, 193, 197, 199, 215, 219, 251, 278, 290, 292, 294, 302, 304, 305, 312, 313, 317, 326, 330, 336, 338, 341, 343, 358, 361, 384, 388, 400, 413, 430, 437, 439, 445, 448, 453, 462, 482, 492, 493, 496, 537, 559, 562, 563, 574, 603, 622, 647, 756, 757 και 767.

7.4. **Εκτίμηση του συμβιβάσιμου των μέτρων που συνιστούν ενίσχυση βάσει των διατάξεων του άρθρου 87 παράγραφος 1**

7.4.1. *Ενίσχυση που εμπίπτει στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 1*

(88) Η Επιτροπή εξέτασε την ενίσχυση που χορηγήθηκε σε α) πρατήρια καυσίμων καθαρά «Co/Co», β) πρατήρια καυσίμων *de facto* «Co/Co» και γ) πρατήρια καυσίμων «Co/Do» και «Do/Do» με συμφωνία αποκλειστικής προμήθειας που περιέχει ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP) βάσει του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ, που προβλέπει ότι ενισχύσεις που χορηγούνται υπό οποιαδήποτε μορφή από τα κράτη ή με κρατικούς πόρους και που νοθεύουν ή απειλούν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό δια της ευνοϊκής μεταχειρίσεως ορισμένων επιχειρήσεων ή ορισμένων κλάδων παραγωγής είναι ασυμβίβαστες με την κοινή αγορά, κατά το μέτρο που επηρεάζουν τις μεταξύ κρατών μελών συναλλαγές.

(89) Η χορηγηθείσα ενίσχυση αποτελεί ενίσχυση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 97 παράγραφος 1 για τους ακόλουθους λόγους:

(90) Πρώτον, η ενίσχυση χορηγήθηκε με κρατικούς πόρους, εφόσον το ολλανδικό Υπουργείο Οικονομικών έδωσε εντολή στο Senter, όργανο του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας με αρμοδιότητα την τεχνολογία, την ενέργεια και το περιβάλλον, για την εφαρμογή του μέτρου.

(91) Δεύτερον, η ενίσχυση ενισχύει πρατήρια καυσίμων εγκατεστημένα κοντά στα σύνορα με τη Γερμανία, πέραν εκείνων που είναι σε ολόκληρη την επικράτεια της Ολλανδίας και τα όμορα κράτη μέλη, όπως η Γερμανία και το Βέλγιο.

(92) Τρίτον, εφόσον τα εν λόγω πρατήρια καυσίμων λαμβάνουν αντιστάθμιση για τη διαφορά του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα ελαφρά έλαια μεταξύ της Γερμανίας και της Ολλανδίας, οι ολλανδοί καταναλωτές έχουν κίνητρο να προμηθεύονται στην Ολλανδία αντί της Γερμανίας, με στρέβλωση του ανταγωνισμού, στην αγορά ελαφρών ελαίων στην περιοχή των συνόρων.

(93) Τέλος, το μέτρο φαίνεται να επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών για τρεις λόγους. Πρώτον, τα επιλέξιμα πρατήρια καυσίμων είναι εγκατεστημένα κοντά στα σύνορα με τη Γερμανία. Δεύτερον, ο κύριος στόχος του μέτρου είναι να αποζημιωθούν οι ιδιοκτήτες των εν λόγω πρατηρίων καυσίμων για την εικαζόμενη μείωση του κύκλου εργασιών τους που απορρέει από το γεγονός ότι οι ολλανδοί καταναλωτές ανεφοδιάζονται πλήρως σε καύσιμα στα γερμανικά πρατήρια καυσίμων ως συνέπεια της αύξησης του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα ελαφρά έλαια στην Ολλανδία. Τρίτον, η ενίσχυση υπόκειται στον όρο της αύξησης του ειδικού φόρου κατανάλωσης στη Γερμανία.

7.4.2. *Συμβιβάσιμο των μέτρων ενίσχυσης*

(94) Οι εν λόγω επιδοτήσεις αποτελούν ενισχύσεις υπέρ της λειτουργίας διότι σχεδιάστηκαν για την αποφυγή δαπανών τις οποίες όφειλαν να φέρουν τα επιλέξιμα πρατήρια καυσίμων κατά τη διάρκεια της συνήθους επιχειρηματικής τους δραστηριότητας. Αποκλειστικός λόγος της ενίσχυσης είναι να αποζημιωθούν οι ενεχόμενοι ιδιοκτήτες πρατηρίων καυσίμων για τη μείωση του κύκλου εργασιών που απέρρευσε λόγω του ότι οι ολλανδοί καταναλωτές εφοδιάζονται με καύσιμα σε γερμανικά πρατήρια καυσίμων μετά την αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα ελαφρά έλαια με έναρξη ισχύος στην Ολλανδία την 1η Ιουλίου 1997. Πάντως, η Επιτροπή θα ήθελε να υπογραμμίσει ότι οι κανόνες για τις κρατικές ενισχύσεις δεν αποτελούν το κατάλληλο μέσο για την εναρμόνιση των διαφορών στους φόρους κατανάλωσης μεταξύ κρατών μελών. Θα ήθελε επίσης να τονίσει τον τεχνητό χαρακτήρα των μέτρων αυτών, δεδομένου ότι η γερμανική κυβέρνηση αύξησε τον ειδικό φόρο κατανάλωσης για τα ελαφρά έλαια κατά έξι σελίνια (0,03 ευρώ) ανά λίτρο με έναρξη ισχύος την 1η Απριλίου 1999.

(95) Επίσης, παραμένουν σοβαρές επιφυλάξεις ως προς την αναγκαιότητα χορήγησης της ενίσχυσης, ειδικά όσον αφορά τα πρατήρια καυσίμων που συνήψαν αποκλειστική συμφωνία προμήθειας με ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP). Εάν δεν είχε χορηγηθεί καμία κρατική ενίσχυση, τα εν λόγω πρατήρια καυσίμων θα μπορούσαν, βάσει της ρήτρας διαχείρισης τιμών (SGP), να στραφούν στους αντίστοιχους προμηθευτές τους, επιδιώκοντας τουλάχιστον να αποζημιωθούν μερικώς για τις σημειωθείσες ζημίες. Όπως περιγράφεται παραπάνω ([24]), χορηγώντας την εν λόγω ενίσχυση, οι ολλανδικές αρχές εμμέσως ενίσχυσαν τους προμηθευτές, δεδομένου ότι κατέβαλαν ποσά τα οποία κανονικά θα έπρεπε να είχαν καταβληθεί από τους προμηθευτές. Είναι δύσκολο να γίνει δεκτό ότι πολυεθνικές εταιρείες πετρελαίου θα χρειάζονταν κρατική ενίσχυση για να ανταποκριθούν σε μία αύξηση του ειδικού φόρου κατανάλωσης στα ελαφρά έλαια στις Κάτω Χώρες.

(96) Βάσει των παραπάνω στοιχείων και ελλείψει αντισταθμιστικών επιπτώσεων, η ενίσχυση υπέρ της λειτουργίας αυτού του είδους αιτιολογεί μία από τις παρεκκλίσεις του άρθρου 87 της συνθήκης ΕΚ ή του άρθρου 61 της συμφωνίας ΕΟΧ μόνο υπό ειδικές συνθήκες.

(97) Οι παρεκκλίσεις που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ δεν εφαρμόζονται στην παρούσα υπόθεση λόγω των χαρακτηριστικών της ενίσχυσης και εφόσον η ενίσχυση δεν σχεδιάστηκε με τρόπο ώστε να πληροί τους κανόνες που διέπουν την εφαρμογή των εν λόγω παρεκκλίσεων.

([24]) Βλέπε σημεία 84 και 85.

(98) Η ενίσχυση υπέρ της λειτουργίας μπορεί να χορηγηθεί κατ' εξαίρεση και σε προσωρινή βάση για να αντισταθμίσει ζημίες λειτουργίας στις περιοχές που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο α). Πάντως, η παρέκκλιση από το εν λόγω άρθρο δεν τυγχάνει εφαρμογής στην περίπτωση αυτή λόγω του ότι η επιλέξιμη περιοχή, ήτοι το τμήμα της Ολλανδίας που βρίσκεται σε απόσταση κατ' ανώτατο όριο 20 χιλιόμετρα από τα γερμανικά σύνορα, δεν αναγνωρίζεται ως περιοχή με ασυνήθως χαμηλό βιοτικό επίπεδο ή σοβαρή υποαπασχόληση.

(99) Επίσης, η εν λόγω ενίσχυση δεν μπορεί να θεωρηθεί ως συμβιβάσιμη προς την κοινή αγορά βάσει της παρέκκλισης που προβλέπεται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ που αφορά ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών περιοχών που δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον.

(100) Η ενίσχυση σαφώς δεν προορίζεται για την προώθηση σημαντικών σχεδίων κοινού ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο β).

(101) Τέλος, τα μέτρα ενίσχυσης δεν στοχεύουν στην προώθηση του πολιτισμού και της διατήρησης της πολιτιστικής κληρονομιάς σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 στοιχείο δ).

(102) Κατά συνέπεια, η χορηγηθείσα ενίσχυση προς α) πρατήρια καυσίμων καθαρά «Co/Co», β) πρατήρια καυσίμων *de facto* «Co/Co» και γ) πρατήρια καυσίμων «Co/Do» και «Do/Do» με αποκλειστική συμφωνία προμήθειας που περιλαμβάνει ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP) δεν αιτιολογούνται ως επιλέξιμες για τη χορήγηση μιας από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται στις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 3 της συνθήκης.

8. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ**

(103) Βάσει των παραπάνω στοιχείων, και ιδίως εκτιμώντας τα ακόλουθα:

α) παρά το αίτημα της Επιτροπής για ενημέρωση, οι ολλανδικές αρχές παρέλειψαν να υποβάλουν τα αιτηθέντα στοιχεία σχετικά με τα 250 πρατήρια καυσίμων·

β) υπάρχει σώρευση ενισχύσεων όσον αφορά τα πρατήρια καυσίμων καθαρά «Co/Co», δεδομένου ότι η ίδια εταιρεία είναι ιδιοκτήτρια και ασκεί εκμετάλλευση σε πολλά πρατήρια καυσίμων και όσον αφορά τα πρατήρια καυσίμων *de facto* «Co/Co», δεδομένου ότι ο ίδιος αντιπρόσωπος έχει υποβάλει αίτηση για τη χορήγηση ενίσχυσης πάνω από μία φορά και κατά συνέπεια περιλαμβάνεται πολλές φορές στον κατάλογο των επιλέξιμων αποδεκτών ενίσχυσης (49 πρατήρια καυσίμων)·

γ) χορηγώντας την ενίσχυση, η ολλανδική κυβέρνηση μπορεί να θεωρηθεί ότι στην πράξη αποζημιώνει τον προμηθευτή, πλήρως ή εν μέρει, για τις υποχρεώσεις του βάσει της ρήτρας διαχείρισης τιμών (SGP) όσον αφορά τα πρατήρια καυσίμων «Do/Do», και κατόπιν τούτου προκαλεί σώρευση ενίσχυσης σε επίπεδο προμηθευτή [εννέα προμηθευτές Shell, BP (περιλαμβανομένης της Aral, Mobil, OK και Bim), Elf Esso, Texaco, Total, Fina, Q8 και Avia για 151 πρατήρια καυσίμων].

(104) Η Επιτροπή εκδίδει αρνητική απόφαση όσον αφορά τη χορηγηθείσα ενίσχυση προς τα εν λόγω πρατήρια καυσίμων (συνολικά 450 από τα 633 επιλέξιμα πρατήρια καυσίμων) διότι τα εν λόγω μέτρα δεν είναι συμβιβάσιμα προς την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ.

(105) Όσον αφορά τα λοιπά πρατήρια καυσίμων, τα οποία δεν είναι *de facto* ή καθαρά «Co/Co» και συνήψαν αποκλειστικές συμφωνίες προμήθειας χωρίς ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP), ήτοι 183 από τα 633 επιλέξιμα πρατήρια καυσίμων, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση που τους χορηγήθηκε καλύπτεται από τον κανόνα *de minimis* και κατά συνέπεια δεν αποτελεί ενίσχυση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ.

(106) Δεδομένου ότι οι ολλανδικές αρχές χορήγησαν ενισχύσεις σε κατηγορίες που αναφέρονται στα προαναφερθέντα σημεία 103 α), β) και γ) σε ορισμένες περιπτώσεις προτού ληφθεί η τελική απόφαση της Επιτροπής βάσει της διαδικασίας του άρθρου 88 παράγραφος 2, οι εν λόγω ενισχύσεις πρέπει να επιστραφούν. Τα πρατήρια καυσίμων καθαρά και *de facto* «Co/Co» τα οποία δεν υπέβαλαν πληροφορίες πρέπει να επιστρέψουν την ενίσχυση. Στην περίπτωση πρατηρίων καυσίμων «Do/Do» και «Co/Do» τα οποία συνήψαν συμφωνία αποκλειστικής προμήθειας με ρήτρα διαχείρισης τιμών (SGP), η ενίσχυση πρέπει να επιστραφεί από τους πραγματικούς αποδέκτες, ήτοι τις οκτώ ενεχόμενες εταιρείες πετρελαίου. Οι εν λόγω εταιρείες αναφέρονται στον κατάλογο που επισυνάπτεται σε παράρτημα των 633 επιλέξιμων πρατηρίων καυσίμων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η ενίσχυση την οποία χορήγησαν οι Κάτω Χώρες σε 183 πρατήρια καυσίμων εγκατεστημένα πλησίον των γερμανικών συνόρων, ανέρχεται σε ποσό ύψους 100 000 ευρώ για κάθε πρατήριο καυσίμων, καλύπτεται από τον κανόνα *de minimis* και κατόπιν τούτου δεν αποτελεί ενίσχυση σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 87 παράγραφος 1 της συνθήκης ΕΚ. Κατάλογος των ενεχομένων πρατηρίων καυσίμων παρατίθεται κατωτέρω. Τα στοιχεία που αντιστοιχούν στον κατάλογο των αιτούντων περιέχονται σε επιστολή που υποβλήθηκε εκ μέρους της ολλανδικής κυβέρνησης με ημερομηνία 7 Απριλίου 1999. Ο κατάλογος επισυνάπτεται συνημμένα στην παρούσα απόφαση.

α) Πρατήρια καυσίμων όπου ο μεταπωλητής είναι ιδιοκτήτης και ασκών εκμετάλλευση («Do/Do»):

3, 4, 10, 14, 17, 19, 21, 23, 24, 29, 32, 33, 47, 51, 52, 53, 62, 65, 69, 70, 75, 80, 83, 85, 92, 93, 95, 118, 119, 128, 129, 137, 138, 148, 151, 157, 173, 177, 181, 188, 191, 194, 204, 209, 213, 223, 229, 231, 232, 235, 239, 243, 247, 253, 260, 261, 262, 264, 275, 277, 285, 289, 303, 306, 311, 316, 322, 324, 335, 342, 354, 370, 381, 391, 397, 398, 406, 415, 421, 424, 425, 426, 458, 466, 470, 472, 487, 518, 521, 524, 525, 528, 558, 570, 582, 594, 597, 607, 619, 627, 628, 636, 650, 652, 656, 657, 660 και 750·

β) Πρατήρια καυσίμων όπου ιδιοκτήτρια είναι η εταιρεία πετρελαίου και ο μεταπωλητής ασκεί εκμετάλλευση («Co/Do»):

15, 36, 43, 44, 48, 50, 67, 77, 87, 88, 89, 90, 91, 110, 132, 133, 139, 140, 141, 144, 146, 163, 186, 189, 192, 193, 197, 199, 215, 219, 251, 278, 290, 292, 294, 302, 304, 305, 312, 313, 317, 326, 330, 336, 338, 341, 343, 358, 361, 384, 388, 400, 413, 430, 437, 439, 445, 448, 453, 462, 482, 492, 493, 496, 537, 559, 562, 563, 574, 603, 622, 647, 756, 757 και 767.

Άρθρο 2

Η ενίσχυση την οποία χορήγησαν οι Κάτω Χώρες σε 450 πρατήρια καυσίμων που είναι εγκατεστημένα πλησίον των γερμανικών συνόρων, σε ποσό που υπερβαίνει τις 100 000 ευρώ ανά αποδέκτη της ενίσχυσης για περίοδο τριών ετών, είναι ασυμβίβαστη προς την κοινή αγορά και τη λειτουργία της συμφωνίας ΕΟΧ. Παρατίθεται κατωτέρω κατάλογος των ενεχομένων πρατηρίων καυσίμων. Τα στοιχεία αντιστοιχούν στον κατάλογο των αιτούντων που υποβλήθηκε με επιστολή της ολλανδικής κυβέρνησης με ημερομηνία 7 Απριλίου 1999. Ο κατάλογος επισυνάπτεται συνημμένα στην παρούσα απόφαση.

α) Πρατήρια καυσίμων για τα οποία οι ολλανδικές αρχές δεν υπέβαλαν καμία πληροφορία ή υπέβαλαν ανεπαρκείς πληροφορίες:

«Καμία πληροφορία»: 7, 11, 13, 46, 175, 201, 202, 222, 234, 249, 252, 258, 280, 291, 297, 298, 314, 323, 350, 364, 372, 373, 382, 393, 405, 407, 411, 416, 420, 476, 491, 510, 512, 531, 533, 535, 539, 551, 552, 553, 557, 568, 580, 588, 590, 599, 604, 610, 613, 620, 621, 625, 642, 644, 658, 663, 764, 765 και 766.

«Ανεπαρκείς πληροφορίες»: 2, 8, 9, 20, 27, 31, 41, 42, 59, 60, 61, 66, 68, 73, 76, 78, 82, 84, 94, 101, 102, 103, 105, 106, 107, 108, 115, 116, 120, 121, 122, 124, 126, 130, 131, 134, 145, 149, 152, 154, 156, 158, 162, 164, 167, 182, 183, 184, 187, 196, 200, 205, 210, 212, 214, 216, 220, 225, 226, 227, 233, 237, 238, 240, 245, 250, 257, 267, 269, 270, 282, 286, 288, 295, 300, 307, 309, 310, 321, 327, 328, 331, 334, 340, 345, 349, 351, 353, 365, 369, 374, 375, 376, 378, 379, 380, 385, 389, 394, 399, 401, 402, 404, 418, 423, 434, 444, 447, 449, 450, 451, 455, 456, 460, 467, 471, 477, 478, 480, 481, 489, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 507, 508, 509, 511, 513, 515, 516, 517, 520, 522, 526, 529, 530, 532, 534, 538, 542, 543, 546, 549, 554, 555, 556, 565, 566, 567, 571, 577, 579, 581, 585, 589, 591, 596, 602, 605, 609, 611, 612, 615, 616, 617, 618, 623, 624, 626, 629, 632, 637, 638, 639, 641, 643, 645, 646, 649, 653, 659, 662, 665, 666 και 769.

β) Πρατήρια καυσίμων όπου η εταιρεία πετρελαίου είναι ιδιοκτήτρια και ασκούσα εκμετάλλευση («Co/Co»):

«καθαρά»: 39, 147, 217, 218, 221, 276, 281, 287, 301, 319, 409, 414, 433, 457, 469, 486, 488, 541, 564, 575, 593, 614, 648, 655, 752, 760, 763 και 768.

«*de facto*»: 111, 112, 170, 174, 272, 273. 274, 333, 339, 347, 348, 359, 360, 362, 363, 395, 396, 432, 586, 587 και 754.

γ) Πρατήρια καυσίμων όπου ο μεταπωλητής είναι ιδιοκτήτης και ασκών εκμετάλλευση («Do/Do») με σύστημα διαχείρισης τιμών (SGP):

1, 26, 34, 40, 54, 56, 63, 79, 81, 86, 97, 113, 114, 135, 142, 155, 159, 160, 165, 166, 168, 172, 176, 179, 185, 206, 207, 208, 224, 241, 242, 244, 259, 263, 283, 284, 299, 308, 318, 320, 329, 337, 344, 352, 357, 368, 377, 383, 417, 419, 422, 429, 438, 440, 442, 454, 459, 461, 463, 473, 474, 483, 485, 497, 514, 606, 640, 661, 751, 753 και 755.

δ) Πρατήρια καυσίμων όπου ιδιοκτήτρια είναι η εταιρεία πετρελαίου και ο μεταπωλητής ασκεί εκμετάλλευση («Co/Do») με σύστημα διαχείρισης τιμών (SGP):

5, 6, 12, 16, 18, 22, 25, 28, 30, 35, 37, 38, 45, 49, 55, 58, 64, 71, 72, 74, 96, 99, 100, 104, 117, 123, 125, 127, 136, 143, 150, 153, 161, 169, 171, 178, 180, 190, 195, 198, 203, 211, 228, 230, 236, 246, 248, 254, 255, 265, 266, 268, 271, 279, 296, 315, 325, 332, 355, 367, 371, 387, 427, 428, 436, 441, 443, 446, 452, 464, 484, 494, 506, 519, 523, 536, 578, 584, 608 και 762.

Οι πραγματικοί αποδέκτες στις κατηγορίες γ) και δ) είναι οι εταιρείες πετρελαίου με τις οποίες τα εν λόγω πρατήρια καυσίμων συνήψαν συμφωνίες αποκλειστικής προμήθειας. Στο συνημμένο κατάλογο αναφέρονται οι ενεχόμενες εταιρείες πετρελαίου σε κάθε μεμονωμένη περίπτωση.

Άρθρο 3

1. Οι Κάτω Χώρες λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την ανάκτηση από τους αποδέκτες της αναφερομένης στο άρθρο 2 ενίσχυσης που χορηγήθηκε παρανόμως σε αυτούς.

2. Η ανάκτηση πραγματοποιείται σύμφωνα με τις διαδικασίες της εθνικής νομοθεσίας. Επί των ανακτωμένων ποσών οφείλονται τόκοι από το χρόνο κατά τον οποίο τέθηκαν στη διάθεση των δικαιούχων μέχρι την πραγματική τους ανάκτηση. Οι τόκοι αυτοί υπολογίζονται με βάση το επιτόκιο αναφοράς που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ισοδύναμου επιχορήγησης στο πλαίσιο των περιφερειακών ενισχύσεων.

Άρθρο 4

Οι Κάτω Χώρες ενημερώνουν την Επιτροπή εντός προθεσμίας δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, για τα μέτρα που έλαβαν για την εφαρμογή της.

Άρθρο 5

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο των Κάτω Χωρών.

Βρυξέλλες, 20 Ιουλίου 1999.

Για την Επιτροπή

Monika WULF-MATHIES

Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Κατάλογος των αιτούντων επιδοτήσεις κατ' εφαρμογή της έκτακτης κανονιστικής ρύθμισης για τις επιδοτήσεις στα πρατήρια καυσίμων που είναι εγκατεστημένα πλησίον των γερμανικών συνόρων (Tijdelijke regeling subsidie tankstations grensstreek Duitsland). Η αρίθμηση αντιστοιχεί στον κατάλογο των αιτούντων που περιλαμβάνεται στην επιστολή της ολλανδικής κυβέρνησης, της 7ης Απριλίου 1999

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
1	Auto Schmitz B.V.	[...]	[...]
2	T.E.M. Twente B.V.	[...]	[...]
3	Autobedrijf G.H.V. B.V.	[...]	[...]
4	Van Lin Velden B.v.	[...]	[...]
5	M.J.J. Verbiesen	[...]	[...]
6	W.H. Merx	[...]	[...]
7	Autoservice Fermans Exclusive B.V.	[...]	[...]
8	Autobedrijf J; Meyknecht	[...]	[...]
9	Garage Knops B.V.	[...]	[...]
10	Autocentrum Merjenburgh B.V.	[...]	[...]
11	H. Boxem	[...]	[...]
12	Henk Santing Emmen B.V.	[...]	[...]
13	Service Station Valkenhuizen Jo Brouwers B.V.	[...]	[...]
14	H.J.M. Ras-Bosman	[...]	[...]
15	V.O.F. Paul Janssen Esso Velperbroek	[...]	[...]
16	Hendrikx-Maes V.O.F.	[...]	[...]
17	Hendrix Automobielbedrijf B.V.	[...]	[...]
18	V.O.F. Zelftankstation J. Hilgers	[...]	[...]
19	Autoservice Bedrijf Fransen B.V.	[...]	[...]
20	B.E.M. Stationair B.V.	[...]	[...]
21	Automobielbedrijf G+H B.V.	[...]	[...]
22	J.H.M. Huntjes	[...]	[...]
23	Garage Vencken B.V.	[...]	[...]
24	J.H.M. Wiertz	[...]	[...]
25	V.O.F. Muyzers-Mertens	[...]	[...]
26	Mennink-Veldboom B.V.	[...]	[...]
27	Gebr. Wismans	[...]	[...]
28	H.J.W. Roerdinkholder	[...]	[...]
29	RoVo Expoloitatie B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
30	B.V. Automobielbedrijf Veenhuis	[...]	[...]
31	Ter Huurne's Handelsmaatschappij B.V.	[...]	[...]
32	Tankstation van Donkelaar B.V.	[...]	[...]
33	V.O.F. Garage Borgers	[...]	[...]
34	Jansen-van Maasacker V.O.F.	[...]	[...]
35	J.D. Kok Service Stations B.V.	[...]	[...]
36	Th. A. Hegeman B.V.	[...]	[...]
37	V.O.F. Shell Station Baexem	[...]	[...]
38	V.O.F. Hermans	[...]	[...]
39	Makro Zelfbedieningsgroothandel C.V.	[...]	[...]
40	Firma Jan Cox	[...]	[...]
41	Auto Quick Service B.V.	[...]	[...]
42	Autobedrijf G.J. Arentsen B.V.	[...]	[...]
43	V.O.F. Peters-Kersten	[...]	[...]
44	Jansen V.O.F.	[...]	[...]
45	Benzinestation Den Oordt B.V.	[...]	[...]
46	J.L.M. Palmen	[...]	[...]
47	Kooiker en Zoon V.O.F.	[...]	[...]
48	Tank- en Servicestation Jansema B.V.	[...]	[...]
49	Atol Tankstation B.V.	[...]	[...]
50	V.O.F. Service Station van Steenwijk	[...]	[...]
51	Autobedrijf De Jong Hardenberg B.V.	[...]	[...]
52	Automobielbedrijf Peeten B.V.	[...]	[...]
53	Autobedrijf Veders B.V.	[...]	[...]
54	Van Remmen-Gademan B.V.	[...]	[...]
55	A.J.A. Boosten	[...]	[...]
56	Makkinga B.V.	[...]	[...]
58	V.O.F. Peters-Jaspers	[...]	[...]
59	Kok V.O.F.	[...]	[...]
60	Technische Handelsonderneming van Dooren B.V.	[...]	[...]
61	B.V. Garage van Ameln	[...]	[...]
62	Autocenter Hegeman B.V.	[...]	[...]
63	Garagebedrijf Venderbosch B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
64	Autobedrijf van Gool B.V.	[...]	[...]
65	A. Platvoet Handelsmaatschappij B.V.	[...]	[...]
66	Platvoet Exploitatiemaatschappij B.V.	[...]	[...]
67	Esso «St. Vitusholt»	[...]	[...]
68	Vos-Meekes B.V.	[...]	[...]
69	Autobedrijf Olde Monnikhof B.V.	[...]	[...]
70	F.M. Trip	[...]	[...]
71	V.O.F. P. van Oosterbaan	[...]	[...]
72	V.O.F. Holtslag	[...]	[...]
73	Autobedrijf De Jong	[...]	[...]
74	R.P.A. van Gestel	[...]	[...]
75	Fa. Geerlings Teunissen	[...]	[...]
76	D.A. Gaikhorst	[...]	[...]
77	Shell Servicebedrijf Herman Ten Thij V.O.F.	[...]	[...]
78	H. Peeters Service B.V.	[...]	[...]
79	V.O.F. Garage Hans Gerritsen	[...]	[...]
80	Tankstation J. Klein Gunnewiek V.O.F.	[...]	[...]
81	Tankservice Haarhuis V.O.F.	[...]	[...]
82	Autobedrijf Jansen	[...]	[...]
83	Fa. Mos-Luttikhuis	[...]	[...]
84	W.A.M. Litmaath	[...]	[...]
85	Krabbenborg Transport B.V.	[...]	[...]
86	Service Station Vehof V.O.F.	[...]	[...]
87	W.S. Trumpi h.o. Shell Zwartewater	[...]	[...]
88	Vollenhoven Olie B.V.	[...]	[...]
89	Autobedrijf Ger Bemelmans V.O.F.	[...]	[...]
90	Weijers V.O.F.	[...]	[...]
91	Esso Overmaat V.O.F.	[...]	[...]
92	Autoservice Besouw B.V.	[...]	[...]
93	Autocentrum Biermans B.V.	[...]	[...]
94	Tankstation Lux B.V.	[...]	[...]
95	Autobedrijf J. Pinners	[...]	[...]
96	B.V. Automobielbedrijf van Straten & Zoon	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
97	V.O.F. J. Köster	[...]	[...]
99	B.H.O.	[...]	[...]
100	Tankstation Mekers-De Geulekamp B.V.	[...]	[...]
101	Mastebroek B.V.	[...]	[...]
102	Autrorijschool en Tankstation Oudeboon	[...]	[...]
103	Auto-en Carrosseriebedrijf Ambting B.V.	[...]	[...]
104	P.C Spakman B.V.	[...]	[...]
105	Autobedrijf van Boven Erica B.V.	[...]	[...]
106	Firma Gebroeders Pelgrom	[...]	[...]
107	Garage Grooten B.V.	[...]	[...]
108	V.O.F. Suntjes-Wolters	[...]	[...]
110	Autobedrijf Bloo Neede B.V.	[...]	[...]
111	F.J Rolink B.V.	[...]	[...]
112	Rolink B.V	[...]	[...]
113	V.O.F. M.C. Bagchus en Zn.	[...]	[...]
114	V.O.F. Garage Jansen	[...]	[...]
115	Oliehandel Kuster B.V.	[...]	[...]
116	Auto ter Riet B.V.	[...]	[...]
117	Van Gerven Venray V.O.F.	[...]	[...]
118	Garage Gommans B.V.	[...]	[...]
119	Service Garage de Pont B.V.	[...]	[...]
120	Autobedrijf Ueffing C.V.	[...]	[...]
121	Gebroeders Klein Gunnewiek V.O.F.	[...]	[...]
122	Poelen auto's Mook V.O.F.	[...]	[...]
123	Esso Etten Bosman V.O.F.	[...]	[...]
124	Automobielbedrijf Ruesink Ruurlo B.V.	[...]	[...]
125	Tankstation Gebr. Bruynen Kessel B.V.	[...]	[...]
126	Rijmar B.V.	[...]	[...]
127	Service Station R. Bolhaar B.V.	[...]	[...]
128	Autoservice Wim van de Biesebos	[...]	[...]
129	J.W. van der Sluis	[...]	[...]
130	Haagmans Taxicentrale voor Valkenburg e.o B.V.	[...]	[...]
131	Garage Veger B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
132	Auto Roeloffzen B.V.	[...]	[...]
133	P.N.W. de Jong	[...]	[...]
134	Autobedrijf Egberink V.O.F.	[...]	[...]
135	Tankstation Gerrit Smit	[...]	[...]
136	G. Runherd	[...]	[...]
137	Autobedrijf Demmer B.V.	[...]	[...]
138	Service Garage J. Boermans	[...]	[...]
139	Fa. Gebr. J. en F. Tielemans	[...]	[...]
140	Th. Van de Weijer en Zn. V.O.F.	[...]	[...]
141	J.A. Louwman	[...]	[...]
142	Automobielbedrijf J.G. Lesscher B.V.	[...]	[...]
143	Automobielbedrijf Lo Vugleveen B.V.	[...]	[...]
144	Schiphorst B.V.	[...]	[...]
145	H.B. Mensink B.V.	[...]	[...]
146	V.O.F. Knol	[...]	[...]
147	A.C.M. Olie B.V.	[...]	[...]
148	Taxi B. Jansen B.V.	[...]	[...]
149	Auto Smeets Echt B.V.	[...]	[...]
150	V.O.F. Molendijk	[...]	[...]
151	B.P. Henk van der Wielen V.O.F.	[...]	[...]
152	Autobedrijf de Groot V.O.F.	[...]	[...]
153	R. Dekker	[...]	[...]
154	Autoschade Timmermans B.V.	[...]	[...]
155	L. Schaars	[...]	[...]
156	D.C.B. Gennep B.V.	[...]	[...]
157	J.H. Metting	[...]	[...]
158	Witvoet Olieprodukten B.V.	[...]	[...]
159	Garage Hartgerink B.V.	[...]	[...]
160	Tankstation/Garage Staring B.V.	[...]	[...]
161	Shell «zelftank» Larenstein (Bhegani)	[...]	[...]
162	Schreurs Wessem B.V.	[...]	[...]
163	A.J.M. Schiepers	[...]	[...]
164	Vluggen Automaterialen B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
165	Automobielbedrijf P. Janssen	[...]	[...]
166	Mobil Service de Grens	[...]	[...]
167	L. Huisman	[...]	[...]
168	V.O.F. Esso tholen	[...]	[...]
169	Franssen-Kleijkers V.O.F.	[...]	[...]
170	Service Station Beursgens B.V.	[...]	[...]
171	V.O.F. Texaco Toussaint-Meijs	[...]	[...]
172	Autobedrijf Brilman B.V.	[...]	[...]
173	Autobedrijf Schuurhuis V.O.F.	[...]	[...]
174	Automobielservice Beursgens B.V.	[...]	[...]
175	Autobedrijf Evers	[...]	[...]
176	Autobedrijf De Vossenbrink B.V.	[...]	[...]
177	Automobielbedrijf Wedsterdiep B.V.	[...]	[...]
178	Texaco Benzinestation M. Rijks B.V.	[...]	[...]
179	Garage Bergsteyn B.V.	[...]	[...]
180	Doevendans Handelsonderneming C.V.	[...]	[...]
181	V.O.F. De Rooij-Geers	[...]	[...]
182	V.O.F. Autobedrijf G. Heikens	[...]	[...]
183	Hoogendijk A.T.W. B.V.	[...]	[...]
184	Automobielbedrijf Joosten Oploo B.V.	[...]	[...]
185	Otoskoop B.V.	[...]	[...]
186	Automobielbedrijf S.M. Duivelaar V.O.F.	[...]	[...]
187	V.O.F. Sjoerd Olde Monnikhof	[...]	[...]
188	Garage Vroomen V.O.F.	[...]	[...]
189	Th. M. Tijssens	[...]	[...]
190	Exploitatiemaatschappij L. Zdrojewski B.V.	[...]	[...]
191	J.H. Thelen	[...]	[...]
192	M. Mengels	[...]	[...]
193	V.O.F. Esso Worseling	[...]	[...]
194	G. Kruit Handelsonderneming B.V.	[...]	[...]
195	Service Station Tonny Wessels V.O.F.	[...]	[...]
196	H.B. Willemsen	[...]	[...]
197	VéBé van Steijn B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
198	E.H. Reink	[...]	[...]
199	Automobielbedrijf Nabuurs B.V.	[...]	[...]
200	Automobiel en Garagebedrijf Kock B.V.	[...]	[...]
201	Self Service Tankstation Hondsiep B.V.	[...]	[...]
202	Tankshop Boxmeer B.V.	[...]	[...]
203	V.O.F. Shell Hattem-Gravesteyn	[...]	[...]
204	Texaco Self Service Olde Nordkamp	[...]	[...]
205	Auto Berendsen B.V.	[...]	[...]
206	Heron automaterialen B.V.	[...]	[...]
207	J.H.F. van Sante	[...]	[...]
208	Cillekens Brandstoffen B.V.	[...]	[...]
209	Smeets & Geelen Tankstations B.V.	[...]	[...]
210	Bouw-en Handelsonderneming J; Peeters B.V.	[...]	[...]
211	V.O.F. M.J.C. Pluim en Zn.	[...]	[...]
212	Automobielbedrijf Th. Wenting B.V.	[...]	[...]
213	Autocentrum Cents B.V.	[...]	[...]
214	Tankstation Jagt B.V.	[...]	[...]
215	M.W.N. Touw	[...]	[...]
216	Auto Vencken B.V.	[...]	[...]
217	Nijol Exploitatie Tankstations B.V.	[...]	[...]
218	Nijol Oliemaatschappij B.V.	[...]	[...]
219	Bossewinkel V.O.F.	[...]	[...]
220	V.O.F. W.J. Wenmaekers	[...]	[...]
221	Groothandel en Exploitatiemaatschappij Noord-	[...]	[...]
222	Esso Brunssum V.O.F.	[...]	[...]
223	Fa. J.W. Winkelhorst en Zonen	[...]	[...]
224	Automobielbedrijf A.J.H. Jetten B.V.	[...]	[...]
225	Autobedrijf Jan Booltink B.V.	[...]	[...]
226	Direcks Service Station Bocholtz B.V.	[...]	[...]
227	Correct Monnereau B.V	[...]	[...]
228	Mobil Selfservice stations Oldenzaal-Twello	[...]	[...]
229	Firma Autobedrijf Wiefferink	[...]	[...]
230	J. Kram	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
231	Morsink V.O.F.	[...]	[...]
232	Firma J.W. Oonk	[...]	[...]
233	Jac. Van Egmond B.V.	[...]	[...]
234	Roeleveld-Rolink B.V.	[...]	[...]
235	Garage V.O.F Rikhof	[...]	[...]
236	Service Station Christophe V.O.F.	[...]	[...]
237	A. Prulm-van Rossum	[...]	[...]
238	V.O.F. Ooink	[...]	[...]
239	Brandstof Exploitatie Bellingwolde B.V.	[...]	[...]
240	Handelsmaatschappij H. Knol Almelo B.V.	[...]	[...]
241	Europa Garage Hardenberg B.V.	[...]	[...]
242	Euro-Autohuis B.V.	[...]	[...]
243	Roba Rijssen B.V.	[...]	[...]
244	V.O.F. Hidding	[...]	[...]
245	Autobedrijf J. van Hinsberg B.V.	[...]	[...]
246	Thijs Reijnen B.V.	[...]	[...]
247	Autobedrijf Gebr. Van Tienen	[...]	[...]
248	B. ledema V.O.F.	[...]	[...]
249	Garage Braakhuis Almelo B.V.	[...]	[...]
250	Fa. Jos Cranssen	[...]	[...]
251	Diepemaat Tankstation B.V.	[...]	[...]
252	A. Lenters V.O.F.	[...]	[...]
253	Tankstation «de Witte» V.O.F.	[...]	[...]
254	Herinx V.O.F.	[...]	[...]
255	Th. W.J. Vermeulen	[...]	[...]
257	Pilar B.V.	[...]	[...]
258	V.O.F. Esso Servicestation Franssen	[...]	[...]
259	Autobedrijf Cortenbach V.O.F.	[...]	[...]
260	Tankstation Wikkerink B.V.	[...]	[...]
261	Autobedrijven J. Hoiting Dalen Emmen	[...]	[...]
262	Autobedrijf De Jong Slagharen	[...]	[...]
263	Garage W. Godeke V.O.F.	[...]	[...]
264	Hoegen Dijkhof B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
265	V.O.F. Zelftankservice Oldenboom	[...]	[...]
266	Tankstation Overstegen B.V.	[...]	[...]
267	Autobedrijf Sanders B.V.	[...]	[...]
268	J. Borggreve en J.J. Knobben V.O.F.	[...]	[...]
269	Fa. A.M. Kleinsman en Zoon	[...]	[...]
270	Autobedrijf Louis Petit B.V.	[...]	[...]
271	Service Station Rene Prevoo V.O.F.	[...]	[...]
272	Shell Hengelo Zuid B.V.	[...]	[...]
273	Self Service de Bleek B.V.	[...]	[...]
274	Self Service Station Weghorst B.V.	[...]	[...]
275	V.O.F. Garage Bogers-Vissers	[...]	[...]
276	Schreurs Oliemaatschappij B.V.	[...]	[...]
277	De Heikant Wessem B.V.	[...]	[...]
278	J. van Helmond B.V.	[...]	[...]
279	V.O.F. Duyn	[...]	[...]
280	V.O.F. Achten	[...]	[...]
281	Vissers Oliehandel B.V.	[...]	[...]
282	Schimmel Mill B.V.	[...]	[...]
283	J.G.N. van der Vleden	[...]	[...]
284	Autobedrijf Gendringen V.O.F.	[...]	[...]
285	Esso Station Lindenheuvel	[...]	[...]
286	CAV Ulestraten-Schimmert-Hulsberg	[...]	[...]
287	Kaptien's Oliehandel B.V.	[...]	[...]
288	Esso Service Dordsebrug	[...]	[...]
289	Servicestation Middel	[...]	[...]
290	V.O.F. Autobedrijf Jo Rutten Wijchen	[...]	[...]
291	Servicestation Gebr. Frissen B.V.	[...]	[...]
292	V.O.F. Total servicestation 't Meertje	[...]	[...]
294	J.W. Mengels	[...]	[...]
295	Salland Oliemaatschappij B.V.	[...]	[...]
296	V.O.F. de Boer	[...]	[...]
297	Weghorst-Oliko B.V.	[...]	[...]
298	Automobielbedrijf Chris Blij	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
299	Autobedrijf Postema V.O.F.	[...]	[...]
300	Garage Grijsen	[...]	[...]
301	Servauto Nederland B.V.	[...]	[...]
302	F. Thijssen BIM Tankstation V.O.F.	[...]	[...]
303	Garagebedrijf G. Slots B.V.	[...]	[...]
304	Fa. Autobedrijf Coenjaerts	[...]	[...]
305	G.M. Janssen	[...]	[...]
306	Esso Midwolda V.O.F. Jansen	[...]	[...]
307	Firma Reuvekamp V.O.F.	[...]	[...]
308	Hein Overbeek V.O.F.	[...]	[...]
309	Minli Strijthagen B.V.	[...]	[...]
310	Minli Heerlen B.V.	[...]	[...]
311	Hessels Autobedrijf	[...]	[...]
312	M. Loeffen	[...]	[...]
313	Autobedrijf de Grote Emmen B.V.	[...]	[...]
314	De Grote Rijksweg Emmen B.V.	[...]	[...]
315	t Singraven B.V.	[...]	[...]
316	Autobedrijf te Brake V.O.F.	[...]	[...]
317	V.O.F. van der Vegt	[...]	[...]
318	Garage Nieuwenhuizen B.V.	[...]	[...]
319	Vlutters Handelsonderneming B.V	[...]	[...]
320	G. van der Haar	[...]	[...]
321	M.T.M. Van Daal Haps B.V.	[...]	[...]
322	Handelsonderneming Gebr. Jans B.V.	[...]	[...]
323	V.O.F. BP Tnakstation Nijenhuis	[...]	[...]
324	Servicestation Huben V.O.F.	[...]	[...]
325	V.O.F. Esso Self Service «De Kluis»	[...]	[...]
326	BP Station «De Hasseler Es»	[...]	[...]
327	T.E.M. Zwolle B.V.	[...]	[...]
328	V.O.F. J. en M. Lucassen-de Mulder	[...]	[...]
329	Alg. Service-en Verkoopm. Arnhemse Poort B.V.	[...]	[...]
330	Sparu B.V.	[...]	[...]
331	Autobedrijf Zwijnenberg V.O.F.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
332	V.O.F. Bisselink	[...]	[...]
333	Autoservice J. van Deursen B.V.	[...]	[...]
334	Garage Schel B.V.	[...]	[...]
335	Autobedrijf Jansen Binnenmars	[...]	[...]
336	V.O.F. Shell Service «De Ijzeren Klap»	[...]	[...]
337	J.J.H. Jansen	[...]	[...]
338	Esso Self Service V.O.F. «Drempt»	[...]	[...]
339	Tankstation 't Heukske V.O.F.	[...]	[...]
340	V.O.F. City Autoservice	[...]	[...]
341	Autobedrijf Hans Berndes B.V.	[...]	[...]
342	Garage Oomen B.V.	[...]	[...]
343	Van de Berg's Rotonde V.O.F.	[...]	[...]
344	J. Bron	[...]	[...]
345	H. Schollen	[...]	[...]
347	Autobedrijf Nijland Duiven B.V.	[...]	[...]
348	Gebroeders Nijland B.V.	[...]	[...]
349	J. Potze B.V.	[...]	[...]
350	H.H. Albers	[...]	[...]
351	Auto Caubo Valkenburg B.V.	[...]	[...]
352	Tankstation en automobielbedrijf Tromp C.V.	[...]	[...]
353	Zuid-Drents Oliecentrum B.V.	[...]	[...]
354	V.O.F. Kort Vatthermond	[...]	[...]
355	Autoservice Hoogland V.O.F.	[...]	[...]
357	Autoverhuur van der Weerdt B.V.	[...]	[...]
358	J. Janssen	[...]	[...]
359	R.G.M. Stapper	[...]	[...]
360	M.M.J. Stapper-v.d. Bosch	[...]	[...]
361	Metaro B.V.	[...]	[...]
362	Self Service Station Borne B.V.	[...]	[...]
363	Self Service Hasselerbaan B.V.	[...]	[...]
364	Van Lent-Spiekerman V.O.F.	[...]	[...]
365	Firma H. Th. J. van Londen	[...]	[...]
367	S.W.M. Baltussen	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
368	V.O.F. Evers	[...]	[...]
369	Gebr. Derks Beers B.V.	[...]	[...]
370	Autobedrijf Rutten B.V.	[...]	[...]
371	Tankstation Caberg	[...]	[...]
372	V.O.F. Postulart-van Cleef	[...]	[...]
373	Oliecentrum Strijbosch B.V.	[...]	[...]
374	Tankstation Bekhuis	[...]	[...]
375	Garage van den Berg Plasmolen B.V.	[...]	[...]
376	V.O.F. Auto Service Center Lichtenvoorde	[...]	[...]
377	Automobielbedrijf Brunlink B.V.	[...]	[...]
378	V.O.F. Gebroeders Helnen	[...]	[...]
379	Autobedrijf Saak en Vorenholt V.O.F.	[...]	[...]
380	Strijbosch en Zn. B.V.	[...]	[...]
381	Garage Kruiter	[...]	[...]
382	Autobedrijf Bakker en Zoon V.O.F.	[...]	[...]
383	Garage-Tankservice D.H. van Aalderen	[...]	[...]
384	Tankstation Frazer V.O.F.	[...]	[...]
385	Theo's Tankshop	[...]	[...]
387	V.O.F. Bastings	[...]	[...]
388	R. Timmerman Tankstation Mobil V.O.F.	[...]	[...]
389	J.M. Spoolder-Dooren	[...]	[...]
391	Vos Maasbracht B.V.	[...]	[...]
393	Handelsonderneming Sjaak Arns B.V.	[...]	[...]
394	F.K. Frings	[...]	[...]
395	Ufkes Hoogebrug B.V.	[...]	[...]
396	Ufkes Parkzicht B.V.	[...]	[...]
397	V.O.F. Tnakstation Heuthorst	[...]	[...]
398	Wikkering-Winterswijk B.V.	[...]	[...]
399	Automobielbedrijf A.B. Willemsen	[...]	[...]
400	BP-station van Wijk	[...]	[...]
401	Autobedrijf Boerrigter	[...]	[...]
402	G&G Exploitatiemaatschappij B.V.	[...]	[...]
404	Auto Jipp B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
405	Olie Centrum Nederland B.V.	[...]	[...]
406	J.A.A. Peters	[...]	[...]
407	V.O.F. Nijenhuis	[...]	[...]
409	De Haan Minerale Oliën B.V.	[...]	[...]
411	Van der Molen V.O.F.	[...]	[...]
413	Auto Langwerden	[...]	[...]
414	Post Exploitatie Maatschappij B.V.	[...]	[...]
415	Autobedrijf Lennaerts B.V.	[...]	[...]
416	V.O.F. Seubers	[...]	[...]
417	Autobedrijf Leo Martens B.V.	[...]	[...]
418	Firma Overbeek	[...]	[...]
419	H. Heijligers V.O.F.	[...]	[...]
420	Garage Snippe	[...]	[...]
421	Autobedrijf Huiskes B.V.	[...]	[...]
422	Autobedrijf De Kock V.O.F.	[...]	[...]
423	W.F. Milder	[...]	[...]
424	Autobedrijf J.J. Scheppink	[...]	[...]
425	H.M. Geurts Holding B.V.	[...]	[...]
426	V.O.F. H.J. Dieperink & Zoon	[...]	[...]
427	Borrekuil B.V.	[...]	[...]
428	Shell Ganzeweide V.O.F.	[...]	[...]
429	Autoservice Het Ambacht Westervoort B.V.	[...]	[...]
430	Esso Biljoen Rob Bosman	[...]	[...]
432	Top Zwartemeer B.V.	[...]	[...]
433	A.J.J. Kolkman	[...]	[...]
434	Van Huët V.O.F.	[...]	[...]
436	Mobil Selfservice Andre Florack	[...]	[...]
437	V.O.F. Trip	[...]	[...]
438	Blekkink Aalten B.V.	[...]	[...]
439	BIM Velswijk	[...]	[...]
440	Autobedrijf Reizigersberg	[...]	[...]
441	Kap Tankstation V.O.F.	[...]	[...]
442	V.O.F. Kroezen	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
443	J. Vermeulen	[...]	[...]
444	Esso Diederen V.O.F.	[...]	[...]
445	Autobedrijf Schipdam B.V.	[...]	[...]
446	E.C.G. Geervliet	[...]	[...]
447	A. Gezel	[...]	[...]
448	Tank-en service station Beulen-Slangen V.O.F.	[...]	[...]
449	T.E.M. Nijmegen B.V.	[...]	[...]
450	Roadrunner Service B.V.	[...]	[...]
451	Beheersmaatschappij Gebr. Van Kleef B.V.	[...]	[...]
452	P.J. Pont Almelo B.V.	[...]	[...]
453	Auto Hobby van der Werff B.V.	[...]	[...]
454	M.G.W. Ruypers	[...]	[...]
455	Autobedrijf Hukkelhoven	[...]	[...]
456	V.O.F. J.W. Lensink en T.W. Heinen	[...]	[...]
457	Gebr. Jongste B.V.	[...]	[...]
458	Autobedrijf Brouwer B.V.	[...]	[...]
459	V.O.F. G. Nelissen St. Geertuid	[...]	[...]
460	V.O.F. Autobedrijf Theo van Huet	[...]	[...]
461	Autobedrijf Roelofs V.O.F.	[...]	[...]
462	Pek V.O.F.	[...]	[...]
463	Tankstation Schasfoort B.V.	[...]	[...]
464	R.A.J. Maes	[...]	[...]
466	V.O.F. Autobedrijf Freke en Zoon	[...]	[...]
467	Tankstation Westsingel B.V.	[...]	[...]
469	B.V. B.E.M.	[...]	[...]
470	C.M.J. van der Aa-Lammerink	[...]	[...]
471	Tankstation De Holz B.V.	[...]	[...]
472	Autobedrijf Bleumink B.V.	[...]	[...]
473	Garage Vossebeld	[...]	[...]
474	Automobielbedrijf Johnny Peterman B.V.	[...]	[...]
476	Demarol B.V.	[...]	[...]
477	Brand Oil Servicestation B.V.	[...]	[...]
478	Firma Fieten	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
480	P. Molema	[...]	[...]
481	V.O.F. Autobedrijf Webbink	[...]	[...]
482	Auto Reinders B.V.	[...]	[...]
483	Braam Autoservice B.V.	[...]	[...]
484	Garagebedrijf B. Hendriksen B.V.	[...]	[...]
485	Vakgarage Voortman V.O.F.	[...]	[...]
486	Oliehandel Fr. Hopmans B.V.	[...]	[...]
487	Autobedrijf Renkens	[...]	[...]
488	NedOil Tankstations B.V.	[...]	[...]
489	Anac Tank-en Service Station V.O.F.	[...]	[...]
491	Jeurissen B.V.	[...]	[...]
492	Auto Maessen V.O.F.	[...]	[...]
493	Esso Station «Het Anker» V.O.F.	[...]	[...]
494	Q8 Servicestation Jansen V.O.F.	[...]	[...]
496	Westerhof V.O.F.	[...]	[...]
497	G.B. Selfservicestation Kessel-Adriaans B.V.	[...]	[...]
498	Snijders Cuyk B.V.	[...]	[...]
499	V.O.F. Heimans-Coenen	[...]	[...]
500	Garage Mestrom Groesbeek B.V.	[...]	[...]
501	Autobedrijf Vloet Mill B.V.	[...]	[...]
502	Garage Lammerts B.V.	[...]	[...]
503	Automobielbedrijf Gerard Tap	[...]	[...]
504	V.O.F. Roosenboom	[...]	[...]
505	F. Tijsse Claase B.V.	[...]	[...]
506	Opgenoot Tankservice B.V.	[...]	[...]
507	V.O.F. Gebrs. Mertens en Zn.	[...]	[...]
508	Van Beek V.O.F.	[...]	[...]
509	Diesel Oil Company B.V.	[...]	[...]
510	Autobedrijf Klaas Snippe	[...]	[...]
511	H.A.T. Bens	[...]	[...]
512	De Vrije Pomp Coevorden B.V.	[...]	[...]
513	T.E.M. Arnhem B.V.	[...]	[...]
514	Auto Heersmink B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
515	I.L. Pierik-Bomers	[...]	[...]
516	W. Witvoet	[...]	[...]
517	Garage Tankstation Milder V.O.F.	[...]	[...]
518	Tankstation J.G. Blokzijl V.O.F.	[...]	[...]
519	V.O.F. Kremer	[...]	[...]
520	C.J.G. Heerink	[...]	[...]
521	Auotbedrijf Hondebrink B.V.	[...]	[...]
522	Texaco Tankstaion J.A. Holland	[...]	[...]
523	M.J.M. Philipsen	[...]	[...]
524	Autoedrijf Ben van der Aa B.V.	[...]	[...]
525	Garage-en Autoschadeschadebedrijf Herbers	[...]	[...]
526	V.O.F. Keupink	[...]	[...]
528	Coöperatie Tuinbouwcentrum Lent B.A.	[...]	[...]
529	Oosterveen's Hobbycentrum B.V.	[...]	[...]
530	Overijsselse Olie Combinatie B.V.	[...]	[...]
531	Fa. S. Brakke	[...]	[...]
532	H.J.A.A. Bodelier	[...]	[...]
533	T en H Beheer B.V.	[...]	[...]
534	A.C. Lohmann	[...]	[...]
535	Autobedrijf J.B. Heijnen V.O.F.	[...]	[...]
536	V.O.F. Kengen-Gilissen	[...]	[...]
537	J.A.N. Beuken	[...]	[...]
538	J.H.M. Feijts	[...]	[...]
539	Actomat B.V.	[...]	[...]
541	F.L.M. Krauth	[...]	[...]
542	H. Benerink-Folbert	[...]	[...]
543	J. Benërink	[...]	[...]
546	W. Smit-Ten Donkelaar	[...]	[...]
549	Wed. L. Dalhuisen B.V.	[...]	[...]
551	V.O.F. W.H. Heyenrath	[...]	[...]
552	Tankstation De Grens	[...]	[...]
553	Zijm's Boulevard Garage B.V.	[...]	[...]
554	V.O.F. J. Derks en Zn.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
555	J.G.J. Engels	[...]	[...]
556	J.J.L. Alofs	[...]	[...]
557	V.O.F. van der Woey	[...]	[...]
558	Bean Exploitatiemaatschappij B.V.	[...]	[...]
559	Automobielbedrijf Van de Weem B.V.	[...]	[...]
562	Garage Binnenmars B.V.	[...]	[...]
563	R. Leus	[...]	[...]
564	De Fakkel B.V.	[...]	[...]
565	V.O.F. Autobedrijf van Haren	[...]	[...]
566	TEM Peelland B.V.	[...]	[...]
567	J. Kleine	[...]	[...]
568	Johannes Willem Dijs	[...]	[...]
570	H. Wermke	[...]	[...]
571	V.O.F. Sahil	[...]	[...]
574	V.O.F. Bosserhof	[...]	[...]
575	Van Gelder Aardolie B.V.	[...]	[...]
577	V.V. Tankstation U.S.A.	[...]	[...]
578	Tankstation 't Klinkertje	[...]	[...]
579	Autobedrijf Diepenmaat V.O.F.	[...]	[...]
580	Garage Hofkamp V.O.F.	[...]	[...]
581	A.J.B.M. Scholten	[...]	[...]
582	Firma Bos-Niers	[...]	[...]
584	Emos B.V.	[...]	[...]
585	OK Nederland B.V.	[...]	[...]
586	Grooters Rekken B.V.	[...]	[...]
587	Grooters Eibergen B.V.	[...]	[...]
588	Total de Laares V.O.F.	[...]	[...]
589	Veka B.V.	[...]	[...]
590	Autobedrijf Buursink B.V.	[...]	[...]
591	Driessen Oosterbeek B.V.	[...]	[...]
593	GeHa Krediettank B.V.	[...]	[...]
594	Albert M. Kaspers	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
596	Aardappelhandel van Melis B.V.	[...]	[...]
597	E.J.A. Geerdink	[...]	[...]
599	Schadeherstel Twente B.V.	[...]	[...]
602	Service Station v/h J.P. Veger	[...]	[...]
603	Fokko Meijer B.V.	[...]	[...]
604	Autobedrijf Belderink B.V.	[...]	[...]
605	T.E.M. Salland B.V.	[...]	[...]
606	V.O.F. de la Roy	[...]	[...]
607	Zegam Zevenaar B.V.	[...]	[...]
608	V.O.F. Bongers	[...]	[...]
609	V.O.F. W. Pierik Konstruktiebedrijf	[...]	[...]
610	Autobedrijf Vruggink	[...]	[...]
611	Erkens Servicestation en verhuurbedrijf	[...]	[...]
612	Autorijschool Kruidhof B.V.	[...]	[...]
613	Fa. D.W. Westerveld en Zn.	[...]	[...]
614	M.H.H. Körver	[...]	[...]
615	Th. Rutten en Zn. Autobedrijf B.V.	[...]	[...]
616	BP Jans Vording	[...]	[...]
617	V.O.F. H.J. Rensing en Zoon	[...]	[...]
618	J.H.W. Plagge	[...]	[...]
619	Garage Looman B.V.	[...]	[...]
620	A.E.M. Rouleaux	[...]	[...]
621	De Wit's Autocenter Vlagtwedde B.V.	[...]	[...]
622	Stegehuis V.O.F.	[...]	[...]
623	W.E. van Gessel B.V.	[...]	[...]
624	AutoRent Bastiaans	[...]	[...]
625	Autobedrijf Schiphorst-Bloemendal B.V.	[...]	[...]
626	T.G.N. Strijbosch	[...]	[...]
627	Fa. J.H. & W.D. Bouwmeester	[...]	[...]
628	Autobedrijf Berenpas B.V.	[...]	[...]
629	Fa. De Jonge V.O.F.	[...]	[...]
632	Ellerie T.T.T. V.O.F.	[...]	[...]
636	V.O.F. Bovee	[...]	[...]
637	Autobedrijf Chr. Kerres B.V.	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
638	Rekrea Service Engelage V.O.F.	[...]	[...]
639	Autobedrijf Krabbe	[...]	[...]
640	Autobedrijf Wessels Dedemsvaart B.V.	[...]	[...]
641	Garage Kerkdijk	[...]	[...]
642	Tankstation Erik Derks	[...]	[...]
643	V.O.F. Autobedrijf Geve	[...]	[...]
644	Johan Henk Gankema	[...]	[...]
645	J. Hijnekamp	[...]	[...]
646	E. Gottschall	[...]	[...]
647	Van den Bosch en Jansen B.V.	[...]	[...]
648	Oliehandel van den Belt B.V.	[...]	[...]
649	J.B.H. Wildenborg	[...]	[...]
650	Tankservice Amby B.V.	[...]	[...]
652	H.M. Olde Heuvelt	[...]	[...]
653	V.O.F. Gebr. Th.J. en W.J. Tangelder	[...]	[...]
655	Oliehandel de Croon Twello B.V.	[...]	[...]
656	Automobielbedrijf Eef Wessels	[...]	[...]
657	Keulen Kerensheide B.V.	[...]	[...]
658	V.O.F. Overberg	[...]	[...]
659	V.O.F. Weghorst Service	[...]	[...]
660	V.O.F. Shell Centrum Wijchen	[...]	[...]
661	Autobedrijf Mattijssen B.V.	[...]	[...]
662	J.H. Nijland	[...]	[...]
663	Autobedrijf A.B. Lesscher B.V.	[...]	[...]
665	Autobedrijf Haarhuis	[...]	[...]
666	L.M.A. Geelen	[...]	[...]
750	Service Station Tatelaar B.V.	[...]	[...]
751	B.F.H. Auto's B.V.	[...]	[...]
752	Sakko B.V.	[...]	[...]
753	Autobedrijf Magnus	[...]	[...]
754	Top Zwartemeer	[...]	[...]
755	V.O.F. F. en H.W. Voortman	[...]	[...]
756	S.H.J. Bos	[...]	[...]

Αριθ.	Όνομα του αιτούντος	Εταιρεία πετρελαίου/σύμβαση σήματος	Εταιρεία πετρελαίου/σήμα ομίλου
757	M.J.A. van der Loo	[...]	[...]
760	Vissers Tankstations B.V.	[...]	[...]
762	L.L. Boekestijn-Van Lier	[...]	[...]
763	Retail Operating Company B.V.	[...]	[...]
764	Shell ZT TEO B.V.	[...]	[...]
765	Snelgas Nederland B.V.	[...]	[...]
766	Robing Tankstations B.V.	[...]	[...]
767	Visschedijk	[...]	[...]
768	Vissers Tankstations B.V.	[...]	[...]
769	Auto Service 't Heukske	[...]	[...]