

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I <i>Meddelelser</i>	
	Rådet	
2003/C 311/01	Meddelelse om åbning af de kontingenter, der er fastlagt ved Rådets afgørelse af 15. december 2003 om handel med visse stålprodukter mellem Det Europæiske Fællesskab og Ukraine	1
	Kommissionen	
2003/C 311/02	Euroens vekselkurs	17
2003/C 311/03	Statsstøtte — Italien — Støtteforanstaltning C 65/03 (ex N 134/01) — Lovforslag nr. 106/1-A — »Støtte til indførelse af infrastruktur og tjenesteydelser i godstransportsektoren, til strukturomlægning af vejtransporten og til udvikling af kombineret transport« (regionen Friuli Venezia Giulia) — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2 ⁽¹⁾	18
2003/C 311/04	Meddelelse om indledning af en undersøgelsesprocedure vedrørende handelshindringer som defineret i Rådets forordning (EF) nr. 3286/94 bestående af Tyrkiets foranstaltninger og handelspraksis i handelen med lægemidler	31
2003/C 311/05	Begæring om negativattest/Anmeldelse i overensstemmelse med skema A/B — Sag COMP/D1/38.827 ⁽¹⁾	33
2003/C 311/06	Anmeldelse af samarbejdsaftaler — Sag COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Etablering af et samarbejde om pengeautomater (»ATM Alliance«) ⁽¹⁾	34
2003/C 311/07	Liste over forslag til retsakter samt andre KOM-dokumenter vedtaget af Kommissionen i 2003 (første del)	35
2003/C 311/08	Anmeldelse af en planlagt fusion (Sag COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics) — Det overvejes at behandle denne sag i henhold til den forenklede procedure ⁽¹⁾	38

2003/C 311/09	Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion (Sag COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft) ⁽¹⁾	39
---------------	---	----

II *Forberedende retsakter*

.....

III *Oplysninger*

Kommissionen

2003/C 311/10	Media Plus (2001-2005) — Iværksættelse af programmet til fremme af udvikling, distribution og markedsføring af europæiske audiovisuelle produktioner — Indkaldelse af forslag 92/03 — Støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske film og til etablering af netværk af europæiske distributører — »Selektivt støttesystem«	40
2003/C 311/11	Media Plus (2001-2005) — Iværksættelse af programmet til fremme af udvikling, distribution og markedsføring af europæiske audiovisuelle produktioner — Indkaldelse af forslag 93/03 — Støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske film — Støtte til agenter, som sælger europæiske biografilm på det internationale marked	41
2003/C 311/12	Asia IT&C Programmet — Indkaldelse af forslag 2004 — EuropeAid/117839/C/G	42
2003/C 311/13	Forslag til projekter EuropeAid/117830/C/G — Integrering af Kønsaspektet i udviklings-samarbejdet	42
2003/C 311/14	Indkaldelse af forslag — Asia Pro Eco-programmet — EuropeAid/117860/C/G	43
2003/C 311/15	Støtte til befolkningsgruppers tilbagevendelse til og reintegrering i Kosovo — Den Europæiske Unions CARDS-program — EuropeAid/117760/D/G/KOS	43
2003/C 311/16	Meddelelse om indkaldelse af forslag om bistand til politikker og aktioner vedrørende reproduktiv og seksuel sundhed og dermed forbundne rettigheder i udviklingslande — EuropeAid/117842/C/G	44

I

(Meddelelser)

RÅDET

Meddelelse om åbning af de kontingenter, der er fastlagt ved Rådets afgørelse af 15. december 2003 om handel med visse stålprodukter mellem Det Europæiske Fællesskab og Ukraine

(2003/C 311/01)

1. Stålprodukter, der falder ind under de toldpositioner, der er fastlagt ved Rådets afgørelse (se tillæg 1 til bilaget), og som har oprindelse i Ukraine, kan indføres mellem den 1. januar 2004 og den 31. december 2004 inden for de lofter, der er fastlagt i tillæg 7 til bilaget.

2. De kvantitative lofter forvaltes i overensstemmelse med reglerne i bilaget.

Anmodninger om bevillinger skal sendes til de kompetente myndigheder i medlemsstaterne, som er opført i tillæg 5 til bilaget.

BILAG

Artikel 1

Anvendelsesområde

1. Dette bilag finder anvendelse på indførsel af de stålprodukter, der er anført i tillæg 1, og som har oprindelse i Ukraine.
2. Med henblik på anvendelsen af stk. 1 klassificeres de pågældende stålprodukter i produktkategorier som anført i tillæg 1.
3. Tarifieringen af de i tillæg 1 anførte produkter baseres på den kombinerede nomenklatur (KN).
4. De i stk. 1 omhandlede produkters oprindelse fastlægges i henhold til de i Fællesskabet gældende regler.
5. Fremgangsmåden for kontrol af oprindelsen af de i stk. 1 omhandlede produkter er fastsat i gældende fællesskabslovgivning.

Artikel 2

Kvantitative lofter

1. Indførsel af de stålprodukter, der er anført i tillæg 1, og som har oprindelse i Ukraine, er undergivet de i tillæg 7 fastsatte årlige kvantitative lofter. Frigivelse til fri omsætning i Fællesskabet af de i tillæg 1 anførte produkter med oprindelse i Ukraine er betinget af, at der forelægges importbevilling udstedt af medlemsstaternes myndigheder i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 4.
2. For at sikre at de mængder, for hvilke der udstedes importbevilling, på intet tidspunkt overstiger de samlede kvantitative lofter for hver produktgruppe, udsteder de kompetente myndigheder først importbevilling, efter at Kommissionen har bekræftet, at der stadig er disponible mængder til rådighed inden for de kvantitative lofter for den relevante kategori af stålprodukter for leverandørlandet, for hvilke en importør eller importører har indgivet ansøgning til nævnte myndigheder.
3. I dette bilag anses et produkt for at være afsendt på den dato, hvor det inkludes eksporttransportmidlet.

*Artikel 3***Suspensionsordninger**

1. De kvantitative lofter, der er omhandlet i tillæg 7, gælder ikke for produkter, som er anbragt i frizoner eller på frilagere eller indført under proceduren for toldoplæg, midlertidig indførsel eller aktiv forædling (suspensionsordningen).
2. Når de i stk. 1 omhandlede produkter efterfølgende frigives til fri omsætning, enten i uforandret stand eller efter bearbejdning eller forarbejdning, finder artikel 2, stk. 2, anvendelse, og de således frigivne produkter afskrives på de relevante kvantitative lofter, der er fastsat i tillæg 7.

*Artikel 4***Særlige regler for forvaltning af kvantitative fællesskabslofter**

1. Med henblik på anvendelse af artikel 2, stk. 2, underretter medlemsstaternes kompetente myndigheder, inden de udsteder importbevillinger, Kommissionen om de mængder, for hvilke de har modtaget ansøgning om importbevilling, og forelægger de originale eksportlicenser, de har modtaget. Kommissionen bekræfter straks, at der er plads inden for lofterne til indførsel af de mængder, for hvilke der er ansøgt om importbevillinger, i den rækkefølge medlemsstaternes underretning er modtaget (efter »først til mølle-princippet«).
2. De ansøgninger, der indgår i underretningerne til Kommissionen, er gyldige, hvis de hver især indholder tydelig angivelse af eksportlandet, den pågældende produktkategori, den mængde, der skal indføres, eksportlicensens nummer, kontingentperioden og den medlemsstat, hvor produkterne skal overgå til fri omsætning.
3. De i stk. 1 og 2 nævnte underretninger formidles elektronisk via det integrerede net, der er etableret til dette formål, medmindre det af tvungende tekniske årsager midlertidigt er nødvendigt at benytte andre kommunikationsmidler.
4. Kommissionen bekræfter så vidt muligt over for myndighederne hele den mængde, der er angivet i de modtagne ansøgninger for hver produktkategori.
5. De kompetente myndigheder underretter omgående Kommissionen, når de har fået meddelelse om mængder, som ikke er blevet udnyttet i løbet af importbevillingens gyldighedsperiode. Sådanne uudnyttede mængder overføres automatisk til de resterende mængder af det samlede kvantitative fællesskabsloft for hver varekategori.
6. Importbevillingerne eller tilsvarende dokumenter udstedes i overensstemmelse med tillæg 4.
7. Medlemsstaternes kompetente myndigheder underretter Kommissionen om enhver annullering af allerede udstedte importbevillinger eller tilsvarende dokumenter, hvis de hertil svarende eksportlicenser er blevet trukket tilbage eller blevet annulleret af de kompetente ukrainske myndigheder. Bliver Kommissionen eller en medlemsstats kompetente myndigheder af de kompetente ukrainske myndigheder underrettet om tilbagetrækning eller annullering af en eksportlicens, efter at de pågældende produkter er blevet indført i Fællesskabet, afskrives de pågældende mængder på det kvantitative loft for den periode, i hvilken produkterne blev afsendt.
8. Kommissionen kan træffe de nødvendige foranstaltninger til gennemførelse af denne artikel.

*Artikel 5***Statistiske oplysninger**

Hvad angår stålprodukterne i tillæg 1, giver medlemsstaterne inden for en måned efter hver måneds udgang Kommissionen meddelelse om de samlede mængder, der er overgået til fri omsætning i den pågældende måned, specificeret efter KN-kode og angivet i denne kodes statistiske enheder, herunder i givet fald supplerende enheder. Indførslerne opdeles efter gældende statistiske regler.

Tillæg 1

SA Fladvalsede produkter	7209 18 10	7219 34 10	7214 91 90
SA1 (bredbånds)	7209 18 91	7219 34 90	7214 99 10
7208 10 00	7209 18 99	7219 35 10	7214 99 31
7208 25 00	7209 25 00	7219 35 90	7214 99 39
7208 26 00	7209 26 10	7225 40 80	7214 99 50
7208 27 00	7209 26 90		7214 99 61
7208 36 00	7209 27 10		7214 99 69
7208 37 10	7209 27 90	Lange produkter	7214 99 80
7208 37 90	7209 28 10	SB1 (bjælker)	7214 99 90
7208 38 10	7209 28 90	7207 19 31	7215 90 10
7208 38 90	7209 90 10	7207 20 71	7216 10 00
7208 39 10	7210 11 10		7216 21 00
7208 39 90	7210 12 11	7216 31 11	7216 22 00
7211 14 10	7210 12 19	7216 31 19	7216 40 10
7211 19 20	7210 20 10	7216 31 91	7216 40 90
7219 11 00	7210 30 10	7216 31 99	7216 50 10
7219 12 10	7210 41 10	7216 32 11	7216 50 91
7219 12 90	7210 49 10	7216 32 19	7216 50 99
7219 13 10	7210 50 10	7216 32 91	7216 99 10
7219 13 90	7210 61 10	7216 32 99	
7219 14 10	7210 69 10	7216 33 10	7218 99 20
7219 14 90	7210 70 31	7216 33 90	
7225 20 20	7210 70 39		7222 11 11
7225 30 00	7210 90 31	SB2 (valsetråd)	7222 11 19
	7210 90 33	7213 10 00	7222 11 21
	7210 90 38	7213 20 00	7222 11 29
SA2 (tykke plader)		7213 91 10	7222 11 91
7208 40 10	7211 14 90	7213 91 20	7222 11 99
7208 51 10	7211 19 90	7213 91 41	7222 19 10
7208 51 30	7211 23 10	7213 91 49	7222 19 90
7208 51 50	7211 23 51	7213 91 70	7222 30 10
7208 51 91	7211 29 20	7213 91 90	7222 40 10
7208 51 99	7211 90 11	7213 99 10	7222 40 30
7208 52 10	7212 10 10	7213 99 90	7224 90 31
7208 52 91	7212 10 91		7224 90 39
7208 52 99	7212 20 11	7221 00 10	
7208 53 10	7212 30 11	7221 00 90	7228 10 10
7211 13 00	7212 40 10		7228 10 30
7225 40 20	7212 40 91	7227 10 00	7228 20 11
7225 40 50	7212 50 31	7227 20 00	7228 20 19
7225 99 10	7212 50 51	7227 90 10	7228 20 30
	7212 60 11	7227 90 50	7228 30 20
	7212 60 91	7227 90 95	7228 30 41
SA3 (andre fladvalsede produkter)			7228 30 49
7208 40 90	7219 21 10	SB3 (andre lange produkter)	7228 30 61
7208 53 90	7219 21 90	7207 19 11	7228 30 69
7208 54 10	7219 22 10	7207 19 14	7228 30 70
7208 54 90	7219 22 90	7207 19 16	7228 30 89
7208 90 10	7219 23 00	7207 20 51	7228 60 10
7209 15 00	7219 24 00	7207 20 55	7228 70 10
7209 16 10	7219 31 00	7207 20 57	7228 70 31
7209 16 90	7219 32 10		7228 80 10
7209 17 10	7219 32 90	7214 20 00	7228 80 90
7209 17 90	7219 33 10	7214 30 00	
	7219 33 90	7214 91 10	7301 10 00

Tillæg 2

DEL I

ORDNING MED DOBBELTKONTROL

(forvaltning af kvantitative lofter)

Artikel 1

1. De kompetente myndigheder udsteder en eksportlicens for alle forsendelser af stålprodukter, der er undergivet de i tillæg 7 fastsatte kvantitative lofter, op til nævnte lofter.
2. Importøren fremlægger originaleksemplaret af eksportlicensen med henblik på at få udstedt den i artikel 4 omhandlede importbevilling.

Artikel 2

1. Eksportlicensen for kvantitative lofter skal svare til den model, der er anført i tillæg 3 til dette bilag, og den skal bl.a. attestere, at den pågældende produktmængde er afskrevet på det kvantitative loft, der er fastsat for den kategori, hvorunder varen hører.
2. Hver eksportlicens må kun omfatte en af de produktkategorier, der er angivet i tillæg 1.

Artikel 3

De udførte produkter afskrives på de kvantitative lofter, der er fastsat for den periode, i hvilken de i eksportlicensen omhandlede produkter er afsendt i den i bilagets artikel 2, stk. 3, omhandlede betydning.

Artikel 4

1. Har Kommissionen i henhold til artikel 4 i bilaget bekræftet, at den fornødne mængde er til rådighed inden for det pågældende kvantitative loft, udsteder medlemsstaternes kompetente myndigheder en importbevilling senest inden fem arbejdsdage, efter at importøren har forelagt originaleksemplaret af den tilsvarende eksportlicens. Originaleksemplaret skal være forelagt senest den 31. december 2004, forudsat at de varer, der er omfattet af licensen, er blevet afsendt før den 31. december 2004. Importbevillingerne udstedes af de kompetente myndigheder i den bestemmelsesmedlemsstat, der er angivet på eksportlicensen, uafhængigt af hvilken medlemsstat der er tale om, for så vidt Kommissionen har bekræftet, at den ønskede mængde er til rådighed inden for det pågældende kvantitative loft, jf. bilagets artikel 4.
2. Importbevillingerne er gyldige i fire måneder fra udstedelsesdatoen. På behørigt begrundet anmodning fra en importør kan en medlemsstats kompetente myndigheder forlænge gyldighedsperioden med højst yderligere to måneder. Kommissionen skal underrettes om sådanne forlængelser.
3. Importbevillingerne udfærdiges på den formular, der findes som tillæg 4 til dette bilag, og er gyldige på hele Fællesskabets toldområde.
4. Importørens erklæring og ansøgning om importbevilling skal indeholde:
 - a) eksportørens fulde navn og adresse
 - b) importørens fulde navn og adresse
 - c) en nøjagtig beskrivelse af produkterne og koden eller koderne i den kombinerede nomenklatur
 - d) produkternes oprindelsesland
 - e) afsendelseslandet
 - f) produktkategori og -mængde angivet i de relevante enheder som anført i tillæg 7 til bilaget for de pågældende produkter
 - g) nettovægt efter position i den kombinerede nomenklatur
 - h) produkternes værdi cif Fællesskabets grænse efter KN-kode (som angivet i rubrik 13 i eksportlicensen)
 - i) de pågældende produkters kvalitet som eventuelt sekundavarer eller deklasserede varer
 - j) i givet fald betalings- og leveringsdato samt en genpart af konnossement og købekontrakt

- k) eksportlicensens dato og nummer
- l) alle interne koder til administrativ brug
- m) dato og importørens underskrift.

5. Importørerne er ikke forpligtede til at indføre hele den mængde, der er omfattet af en importbevilling, i en enkelt forsendelse.

Artikel 5

Gyldigheden af importbevillinger, der udstedes af medlemsstaternes myndigheder, er betinget af gyldigheden af og de anførte mængder i de eksportlicenser, der udstedes af de kompetente myndigheder, og på grundlag af hvilke importbevillingerne er udstedt.

Artikel 6

Importbevillingerne eller tilsvarende dokumenter udstedes af medlemsstaternes kompetente myndigheder i overensstemmelse med artikel 2, stk. 2, uden forskelsbehandling til enhver importør, uanset hvor i Fællesskabet den pågældende er etableret, og under overholdelse af de øvrige betingelser, der kræves ifølge gældende regler.

Artikel 7

En medlemsstats kompetente myndigheder afviser at udstede importbevillinger for produkter med oprindelse i Ukraine, som ikke er omfattet af eksportlicenser, der er udstedt i overensstemmelse med bestemmelserne i dette tillæg.

DEL II

ALMINDELIGE BESTEMMELSER

Artikel 8

1. Der kan ved udfærdigelsen af den i artikel 1 i dette tillæg nævnte eksportlicens og oprindelsescertifikatet (model vedlagt) tages flere kopier, der tydeligt mærkes som sådanne. Dokumenterne udfærdiges på engelsk.
2. Udfærdiges dokumenterne i hånden, benyttes blæk og blokbogstaver.
3. Til eksportlicenserne eller de tilsvarende dokumenter og oprindelsescertifikaterne anvendes format 210 × 297 mm. Der anvendes hvidt, træfrit, skrivefast papir med en vægt på mindst 25 g/m². Hver del skal være forsynet med guiljotetryk i bunden, som gør al forfalskning ved hjælp af mekaniske eller kemiske midler synlig.
4. De kompetente myndigheder i Fællesskabet accepterer alene originaleksemplaret som værende gyldigt til indførsel i overensstemmelse med bestemmelserne i dette bilag.
5. Hver eksportlicens eller tilsvarende dokument og oprindelsescertifikatet skal være forsynet med et standardiseret løbenummer, påtrykt eller anført på anden måde, hvorved det kan identificeres.
6. Dette nummer sammensættes således:
 - to bogstaver som betegnelse for eksportlandet:
UA = Ukraine
 - to bogstaver som betegnelse for den forventede bestemmelsesmedlemsstat
BE = Belgien
DK = Danmark
DE = Tyskland
EL = Grækenland
ES = Spanien
FR = Frankrig
IE = Irland
IT = Italien
LU = Luxembourg
NL = Nederlandene

AT = Østrig

PT = Portugal

FI = Finland

SE = Sverige

GB = Det Forenede Kongerige

- et etcifret tal til identifikation af kontingentperioden svarende til det sidste ciffer i indeværende år, f.eks. »4« for 2004
- et tocifret tal til identifikation af det kontor i eksportlandet, der har udstedt dokumentet
- et femcifret tal fra 00001 til 99999, som tildeles den pågældende bestemmelsesmedlemsstat.

Artikel 9

Eksportlicenserne og oprindelsescertifikaterne kan udstedes efter afskibningen af de produkter, som de vedrører. Dokumenterne skal i så fald påtegnes »issued retrospectively«.

Artikel 10

I tilfælde af tyveri, bortkomst eller ødelæggelse af en eksportlicens eller et oprindelsescertifikat kan eksportøren hos de kompetente myndigheder, som udstedte dokumentet, anmode om et duplikateksemplar, der udfærdiges på grundlag af de eksportdokumenter, den pågældende er i besiddelse af. Det således udstedte duplikateksemplar skal bære påtegningen »duplicate«.

Datoen for udstedelsen af originaleksemplaret af eksportlicensen eller oprindelsescertifikatet skal være anført på duplikateksemplaret.

DEL III

EF-IMPORTLICENS — FÆLLES FORMULAR

Artikel 11

1. De formularer, som de kompetente myndigheder i medlemsstater (se liste i tillæg 5) skal anvende til udstedelsen af de i artikel 4 nævnte importbevillinger, skal være i overensstemmelse med den model til importlicens, der er angivet i tillæg 4 til dette bilag.
2. Formularerne til importlicenser og uddrag heraf udfærdiges i to eksemplarer, hvoraf det første, der benævnes »Holder's copy« og bærer nr. 1, udleveres til ansøgeren, og det andet, der benævnes »Copy for the issuing authority« og bærer nr. 2, opbevares af den myndighed, der har udstedt licensen. De kompetente myndigheder kan af administrative årsager føje yderligere genparter til eksemplar nr. 2.
3. Formularerne trykkes på hvidt, træfrit, skriveskæft papir med en vægt mellem 55 og 65 g/m². Deres format er 210 × 297 mm. Linjeafstanden for de maskinskrevne tekster er 4,24 mm (1/6 engelsk tomme). Formularernes rubricering skal nøje overholdes. De to sider af eksemplar nr. 1, der udgør selve licensen, skal desuden forsynes med et rødt guilloceret bundtryk, på hvilket enhver forfalskning med mekaniske eller kemiske midler bliver synlig.
4. Det påhviler medlemsstaterne at lade formularerne trykke. Disse kan også trykkes af trykkerier, der er godkendt af den medlemsstat, hvori de er hjemmehørende. I sidstnævnte tilfælde må henvisning til denne godkendelse findes på hver formular. Hver formular skal være forsynet med trykkeriets navn og adresse eller med et mærke til dets identifikation.
5. Ved udstedelsen forsynes importlicenserne og uddragene heraf af de berørte kompetente myndigheder med et udstedelsesnummer. Importlicensens nummer meddeles Kommissionen ad elektronisk vej via det integrerede net, der er omhandlet i dette bilags artikel 4.
6. Licenser og uddrag heraf udfærdiges på den udstedende medlemsstats officielle sprog eller et af dens officielle sprog.
7. I rubrik 10 skal de kompetente myndigheder angive den relevante stålvarekategori.
8. De myndigheder, der foretager udstedelse og afskrivning, skal til afstempling benytte et stempel. De udstedende myndigheders stempel kan dog erstattes af et reliefstempel uden farve kombineret med bogstaver og tal fremstillet ved perforering eller trykning på licensen. De tildelte mængder anføres af den udstedende myndighed ved hjælp af uforfalskelige midler, der gør det umuligt at tilføje tal eller yderligere angivelser (f.eks. 1 000 EUR).

9. På bagsiden af eksemplar nr. 1 og eksemplar nr. 2 skal der være en rubrik til den afskrivning, som foretages af toldmyndighederne ved opfyldelsen af indførsels- eller udførselsformaliteterne eller af de kompetente administrative myndigheder ved udstedelsen af uddrag.

Er der på licenserne eller uddragene heraf ikke tilstrækkelig plads til afskrivningerne, kan de kompetente administrative myndigheder vedhæfte et eller flere forlængelsesblade med samme afskrivningsrubrikker som dem, der findes på bagsiden af eksemplar nr. 1 og eksemplar nr. 2 af licenserne eller uddragene heraf. De afskrivende myndigheder anbringer deres stempel således, at den ene halvdel befinder sig på licensen eller uddraget heraf og den anden halvdel på forlængelsesbladet. Findes der mere end et forlængelsesblad, anbringes der et stempel på lignende måde tværs over hver side og den foregående side.

10. De af myndighederne i en medlemsstat meddelte licenser og uddrag heraf og anførte angivelser og påtegninger har i hver af de øvrige medlemsstater samme retsvirkninger som dem, der er knyttet til de af medlemsstaternes egne myndigheder udstedte dokumenter og anførte angivelser og påtegninger.

11. Medlemsstaternes kompetente myndigheder kan om fornødent kræve de angivelser, der er anført i licenserne eller uddragene heraf, oversat til vedkommende lands officielle sprog eller et af dets officielle sprog.

Tillæg 3

1. Eksportør (navn, fuldstændig adresse, land)	ORIGINAL		2. Nummer	
	3. Kontingentperiode		4. Varekategori	
5. Modtager (navn, fuldstændig adresse, land)	EKSPORTLICENS (stålprodukter)			
	6. Oprindelsesland		7. Bestemmelsesland	
8. Sted og dato for afskibningen — Transportmiddel	9. Supplerende enkeltheder			
10. Varebeskrivelse — Fabrikant	11. KN-kode	12. Mængde (1)	13. Fob-værdi (2)	
<p>14. DEN KOMPETENTE MYNDIGHEDS ATTESTERING</p> <p>Undertegnede bekræfter, at de ovenfor beskrevne varer er afskrevet på det kvantitative loft for det år, der er angivet i rubrik 3, for den varekategori, der er angivet i rubrik 4, i henhold til bestemmelserne vedrørende handelen med stålprodukter med Det Europæiske Fællesskab.</p>				
15. Kompetent myndighed (navn, fuldstændig adresse, land)	Udfærdiget i , den <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> (Underskrift) (Stempel) </div>			

(1) Angiv nettovægt (kg) og tillige mængde i den relevante enhed, når der ikke er tale om nettovægt.
(2) I den valuta, der er angivet i salgskontrakten.

Model af oprindelsescertifikat omtalt i artikel 8, stk. 1, i tillæg 2

1. Eksportør (navn, fuldstændig adresse, land)	ORIGINAL		2. Nummer	
	3. Kontingentperiode		4. Varekategori	
5. Modtager (navn, fuldstændig adresse, land)	OPRINDELSESCERTIFIKAT (stålprodukter)			
	6. Oprindelsesland		7. Bestemmelsesland	
8. Sted og dato for afskibningen — Transportmiddel	9. Supplerende enkeltheder			
10. Varebeskrivelse — Fabrikant	11. KN-kode	12. Mængde ⁽¹⁾	13. Fob-værdi ⁽²⁾	
<p>14. DEN KOMPETENTE MYNDIGHEDS ATTESTERING</p> <p>Undertegnede bekræfter, at de ovenfor beskrevne varer har oprindelse i det land, der er angivet i rubrik 6, i henhold til gældende bestemmelser i Det Europæiske Fællesskab.</p>				
15. Kompetent myndighed (navn, fuldstændig adresse, land)	Udfærdiget i , den <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> (Underskrift) (Stempel) </div>			

(1) Angiv nettovægt (kg) og tillige mængde i den relevante enhed, når der ikke er tale om nettovægt.
 (2) I den valuta, der er angivet i salgskontrakten.

Tillæg 4

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB/INFØRSELSTILLADELSE

Original til modtageren	1	1. Modtager (navn, fuldstændig adresse, land, momsnummer)	2. Udstedelsesnummer
			3. Kontingentperiode
			4. Kompetent udstedende myndighed (navn, adresse og telefonnummer)
		5. Klarerer/repræsentant (hvis relevant) (navn, fuldstændig adresse)	6. Oprindelsesland (og geonomenklaturnummer)
			7. Afsendelsesland (og geonomenklaturnummer)
			8. Sidste gyldighedsdato
	1	9. Varebeskrivelse	10. Varekode (KN)
			11. Mængde udtrykt i kontingentmåleenheder
		12. Kaution/garanti (hvis relevant)	
13. Supplerende oplysninger			
14. Den kompetente myndigheds påtegning			
Dato:			
(Underskrift)		(Stempel)	

15. AFSKRIVNINGER			
Den disponible mængde anføres i rubrik 1 i kolonne 17 og den afskrevne mængde i rubrik 2			
16. Nettomængde (nettomasse eller anden måleenhed med angivelse af enhed)		19. Tolddokument (art og nr.) eller »Partiallicens nr.« og afskrivningsdato	20. Den afskrivende myndigheds navn, medlemsstat, stempel og underskrift
17. I tal	18. Den afskrevne mængde i bogstaver		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Eventuelt forlængelsesblad fastgøres her.

DET EUROPÆISKE FÆLLESSKAB/INFØRSELSTILLADELSE

Eksemplar til den kompetente myndighed	2	1. Modtager (navn, fuldstændig adresse, land, momsnummer)	2. Udstedelsesnummer
			3. Kontingentperiode
			4. Kompetent udstedende myndighed (navn, adresse og telefonnummer)
		5. Klarerer/repræsentant (hvis relevant) (navn, fuldstændig adresse)	6. Oprindelsesland (og geonomenklaturnummer)
			7. Afsendelsesland (og geonomenklaturnummer)
			8. Sidste gyldighedsdato
		9. Varebeskrivelse	10. Varekode (KN)
			11. Mængde udtrykt i kontingentmåleenheder
		12. Kaution/garanti (hvis relevant)	
	13. Supplerende oplysninger		
	14. Den kompetente myndigheds påtegning		
	Dato:		
	(Underskrift)		(Stempel)

15. AFSKRIVNINGER

Den disponible mængde anføres i rubrik 1 i kolonne 17 og den afskrevne mængde i rubrik 2

16. Nettomængde (nettomasse eller anden måleenhed med angivelse af enhed)		19. Tolddokument (art og nr.) eller »Partiallicens nr.« og afskrivningsdato	20. Den afskrivende myndigheds navn, medlemsstat, stempel og underskrift
17. I tal	18. Den afskrevne mængde i bogstaver		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Eventuelt forlængelsesblad fastgøres her.

Tillæg 5

LISTA DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

LISTE OVER KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER

LISTE DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN DER MITGLIEDSTAATEN

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΚΔΟΣΗΣ ΑΔΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

LIST OF THE COMPETENT NATIONAL AUTHORITIES

LISTE DES AUTORITÉS NATIONALES COMPÉTENTES

ELENCO DELLE COMPETENTI AUTORITÀ NAZIONALI

LIJST VAN BEVOEGDE NATIONALE INSTANTIES

LISTA DAS AUTORIDADES NACIONAIS COMPETENTES

LUETTELO TOIMIVALTAISISTA KANSALLISISTA VIRANOMAISISTA

LISTA ÖVER KOMPETENTA NATIONELLA MYNDIGHETER

BELGIQUE/BELGIË

Service public fédéral économie, PME,
Classes moyennes et énergie
Administration du potentiel économique
Politiques d'accès aux marchés, Services Licences
Rue Général Leman 60
B-1040 Bruxelles
Fax (32-2) 230 83 22

Federale Overheidsdienst Economie,
KMO, Middenstand en Energie
Bestuur Economisch Potentieel
Markttoegangsbeleid, Dienst Vergunningen
Generaal Lemanstraat 60
B-1040 Brussel
Fax (32-2) 230 83 22

DANMARK

Erhvervs- og Boligstyrelsen
Økonomi- og Erhvervsministeriet
Vejlsøvej 29
DK-8600 Silkeborg
Fax (45-35) 46 64 01

DEUTSCHLAND

Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)
Frankfurter Straße 29—35
D-65760 Eschborn 1
Fax (49-61) 969 42 26

ΕΛΛΑΣ

Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών
Διεύθυνση Διεθνών Οικονομικών Ροών
Κορνάρου 1
GR-105 63 Αθήνα
Φαξ (30-210) 328 60 94

ESPAÑA

Ministerio de Economía
Secretaría General de Comercio Exterior
Subdirección General de Productos Industriales
Paseo de la Castellana 162
E-28046 Madrid
Fax (34) 913 49 38 31

FRANCE

SETICE
8, rue de la Tour-des-Dames
F-75436 Paris Cedex 09
Fax (33-1) 55 07 46 69

IRELAND

Department of Enterprise, Trade and Employment
Import/Export Licensing, Block C
Earlsfort Centre
Hatch Street
Dublin 2
Ireland
Fax (353-1) 631 25 62

ITALIA

Ministero delle Attività Produttive
Direzione generale per la politica commerciale e per
la gestione del regime degli scambi
Viale America 341
I-00144 Roma
Fax (39-06) 59 93 22 35/59 93 26 36

LUXEMBOURG

Ministère des affaires étrangères
Office des licences
BP 113
L-2011 Luxembourg
Fax (352) 46 61 38

NEDERLAND

Belastingdienst/Douane centrale dienst voor in- en
uitvoer
Postbus 30003,
Engelse Kamp 2
9700 RD Groningen
Nederland
Fax (31-50) 523 23 41

ÖSTERREICH

Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit
Außenwirtschaftsadministration
Abteilung C2/2
Stubenring 1
A-1011 Wien
Fax (43-1) 711 00/8386

PORTUGAL

Ministério das Finanças
Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos
Especiais sobre o Consumo
Rua Terreiro do Trigo, Edifício da Alfândega de Lisboa
P-1140-060 Lisboa
Fax (351) 218 81 42 61

SUOMI

Tullihallitus
PL 512
FIN-00101 Helsinki
Telekopio (358-20) 492 28 52

SVERIGE

Kommerskollegium
Box 6803
S-11386 Stockholm
Fax (46-8) 30 67 59

UNITED KINGDOM

Department of Trade and Industry
Import Licensing Branch
Queensway House
West Precinct
Billingham TS23 2NF
United Kingdom
Fax (44-1642) 36 52 69

Tillæg 6

ADMINISTRATIVT SAMARBEJDE

Artikel 1

Kommissionen meddeler medlemsstaternes myndigheder navn og adresse på de myndigheder, der i Ukraine er bemyndiget til at udstede oprindelsescertifikater og eksportlicenser, samt aftryk af de stempler, som disse myndigheder anvender.

Artikel 2

For de stålprodukter, der er undergivet en ordning med dobbeltkontrol, giver medlemsstaterne inden for de første ti dage i hver måned Kommissionen meddelelse om de samlede mængder, for hvilke der er udstedt importbevillinger i den foregående måned, angivet i de relevante enheder og specificeret efter oprindelsesland og produktkategori.

Artikel 3

1. Der foretages efterfølgende kontrol af oprindelsescertifikaterne eller eksportlicenserne ved stikprøver, eller når Fællesskabets myndigheder har begrundet tvivl med hensyn til oprindelsescertifikatets eller eksportlicensens ægthed eller rigtigheden af oplysningerne vedrørende de pågældende varers faktiske oprindelse.

I disse tilfælde tilbagesender myndighederne i Fællesskabet oprindelsescertifikatet, eksportlicensen eller en genpart heraf til Ukraines kompetente statslige myndigheder, eventuelt med angivelse af de reelle eller formelle grunde, der gør en undersøgelse berettiget. Er der fremlagt en faktura, vedlægges oprindelsescertifikatet eller eksportlicensen eller genparten heraf denne faktura eller en genpart heraf. De kompetente myndigheder fremsender endvidere alle oplysninger, der er indgået, og som giver anledning til at formode, at oplysningerne i nævnte certifikat eller licens er urigtige.

2. Stk. 1 finder ligeledes anvendelse ved efterfølgende kontrol af oprindelsescertifikaterne.

3. Resultaterne af efterfølgende kontrol, der udføres i henhold til stk. 1, meddeles myndighederne i Fællesskabet inden for en frist på højst tre måneder. Det skal af disse oplysninger fremgå, om de certifikater, licenser eller erklæringer, hvis ægthed drages i tvivl, omhandler de produkter, der faktisk er udført, og om disse varer er berettiget til udførsel til Fællesskabet i henhold til dette bilag. De kompetente myndigheder i Fællesskabet kan også anmode om kopier af alle dokumenter, der er nødvendige for en nærmere undersøgelse af de faktiske forhold, særlig varernes oprindelse.

4. Fremgår det af resultaterne af den pågældende kontrol, at der er tale om misbrug eller betydelige uregelmæssigheder ved anvendelsen af oprindelseserklæringer, underretter den pågældende medlemsstat Kommissionen herom. Kommissionen underretter de øvrige medlemsstater herom. Fællesskabet kan beslutte, at de pågældende produkter ved indførsel til Fællesskabet skal ledsages af et certifikat for ukrainsk oprindelse som omhandlet i artikel 8, stk. 1, i tillæg 2.

5. Anvendelsen af fremgangsmåden i denne artikel i form af stikprøvekontrol må ikke udgøre en hindring for de pågældende produkters overgang til fri omsætning.

Artikel 4

1. Fremgår det af den i artikel 2 omhandlede kontrolprocedure eller af de oplysninger, som er til rådighed for myndighederne i Fællesskabet, at dette bilags bestemmelser overtrædes, anmoder myndighederne Ukraine om at iværksætte passende undersøgelser vedrørende transaktioner, som er eller synes at være i strid med bestemmelserne i dette bilag, eller sørge for, at sådanne undersøgelser foretages. Resultaterne af disse undersøgelser meddeles myndighederne i Fællesskabet sammen med alle andre relevante oplysninger, der kan bidrage til at fastslå produkternes faktiske oprindelse.
2. Til opfølgning af de foranstaltninger, der er iværksat i henhold til bestemmelserne i dette bilag, kan myndighederne i Fællesskabet udveksle alle oplysninger med Ukraines kompetente statslige myndigheder, som kan tjene til at forhindre, at bestemmelserne i dette bilag overtrædes.
3. Fastslås det, at bestemmelserne i dette bilag er overtrådt, kan Kommissionen træffe de foranstaltninger, der er nødvendige for at hindre en gentagelse af sådanne overtrædelser.

Artikel 5

Kommissionen koordinerer de foranstaltninger, medlemsstaternes myndigheder træffer i medfør af dette bilag. Medlemsstaternes myndigheder underretter Kommissionen og de øvrige medlemsstater om hvilke foranstaltninger de har truffet, og om de derved opnåede resultater.

Tillæg 7

KVANTITATIVE LOFTER

<i>(tons)</i>	
Produkter	1. januar 2004-31. december 2004
<i>SA Fladvalsede produkter</i>	
SA1 (bredbånd)	19 190
SA2 (tykke plader)	73 444
SA3 (andre fladvalsede produkter)	5 926
<i>SB Lange produkter</i>	
SB1 (bjælker)	2 583
SB2 (valsetråd)	36 904
SB3 (andre lange produkter)	46 499

KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

19. december 2003

(2003/C 311/02)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	amerikanske dollar	1,2418	LVL	lettiske lats	0,6668
JPY	japanske yen	133,63	MTL	maltesiske lira	0,4309
DKK	danske kroner	7,4425	PLN	polske zloty	4,6548
GBP	pund sterling	0,7029	ROL	rumænske leu	40 732
SEK	svenske kroner	9,1085	SIT	slovenske tolar	236,8
CHF	schweiziske franc	1,5552	SKK	slovakiske koruna	41,133
ISK	islandske kroner	90,00	TRL	tyrkiske lira	1 773 170
NOK	norske kroner	8,332	AUD	australske dollar	1,6835
BGN	bulgarske lev	1,9556	CAD	canadiske dollar	1,6585
CYP	cypriotiske pund	0,58521	HKD	hongkongske dollar	9,6443
CZK	tjekkiske koruna	32,506	NZD	newzealandske dollar	1,9249
EEK	estiske kroon	15,6466	SGD	singaporeanske dollar	2,1203
HUF	ungarske forint	262,49	KRW	sydkoreanske won	1 478,55
LTL	litauiske litas	3,4523	ZAR	sydafrikanske rand	8,2825

(1) Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

STATSSTØTTE — ITALIEN

Støtteforanstaltning C 65/03 (ex N 134/01) — Lovforslag nr. 106/1-A — »Støtte til indførelse af infrastruktur og tjenesteydelser i godstransportsektoren, til strukturomlægning af vejtransporten og til udvikling af kombineret transport« (regionen Friuli Venezia Giulia)

Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2

(2003/C 311/03)

(EØS-relevant tekst)

Ved brev af 11. november 2003, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Italien, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Kommissionen besluttede ved samme lejlighed, at den ikke ville gøre indsigelse mod visse andre støtteforanstaltninger, der er beskrevet i det brev, der følger efter nærværende resumé.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til de støtteforanstaltninger, over for hvilke Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Transport og Energi
Direktorat for Landtransport
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 296 41 04.

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Italien. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navne hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUMÉ

1. SAGSFORLØB

Med Deres brev af 5. februar 2001, registreret i Generalsekretariatet den 9. februar 2001, gav de italienske myndigheder i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 88, stk. 3, Kommissionen meddelelse om støtteordningen for udviklingen af kombineret transport. Meddelelsen blev af Europa-Kommissionens generalsekretariat registreret under nummeret N 124/01.

Da meddelelsen var ufuldstændig, bad Kommissionen i sit brev D(01) 5496 af 5. april 2001 om yderligere oplysninger. Besvarelsen af dette brev blev modtaget den 20. juni 2001 og registreret som DG TREN A/61295.

Kommissionen sendte derpå den 27. august 2001 de italienske myndigheder et brev, hvori den anmodede om yderligere oplysninger. De italienske myndigheder bad i deres brev af 29. oktober 2001, der blev registreret som DG TREN A/67862, om en udsættelse af fristen for besvarelse af denne anmodning.

Kommissionen gav denne udsættelse i sit brev af 9. november 2001. Et møde mellem Kommissionens og de italienske myndigheders repræsentanter blev afholdt den 19. december 2001. Svaret på den anden anmodning om oplysninger kom med brevet af 24. juli 2001, der blev registreret som DG TREN A/64121.

Kommissionen sendte en ny anmodning om oplysninger den 7. oktober 2002. Svaret kom med brev af 21. november 2002, der blev registreret som SG(2002) A/11582. Et møde med de italienske myndigheders repræsentanter blev afholdt den 18. december 2002.

Kommissionen anmodede i sit brev af 22. januar 2003 om yderligere klarlæggelser. Svaret kom med brev af 25. marts 2003, der blev registreret som DG TREN A/16616.

Det sidste brev blev sendt af Kommissionen den 27. maj 2003. Svaret på denne henvendelse kom med brev af 4. juli 2003 (SG A/6389). Den endelige klarlæggelse skete i brevet fra Italiens faste repræsentation af 17. juli 2003 (SG A/6942).

2. BESKRIVELSE AF STØTTEFORANSTALTNINGEN

2.1. Formål

Formålet med denne ordning er udvikling og modernisering af regional infrastruktur og regionale tjenesteydelser for at forbedre godstransporten og udvikle kombineret transport på dette område. Desuden skal den formindske miljøforureningen og øge sikkerheden inden for godstransport.

2.2. Modtagere

Støttemodtagerne er private virksomheder i medlemsstaterne, som beskæftiger sig med godstransport (dog ikke for egen regning) og som har mindst et aktivt foret agende i regionen Friuli Venezia Giulia (kontorer, agenturer, afdelinger eller datterselskaber i regionen). Offentlige selskaber har også adgang til støtten til udvikling af nye jernbane- og søfartstjenester.

2.3. Støttens art og intensitet

Ordningen omfatter følgende støtteforanstaltninger:

- a) anlæggelse af parkeringspladser og serviceområder for vejtransportkøretøjer, både i transit og lokale (artikel 3.1.a) i lovforslag 106/1/A), ibrugtagning og omstilling af terminaler til kombineret transport og erhvervelse af ret til at bruge en del af de terminaler, som allerede findes, opførelse af oplagssteder og levering af det nødvendige omladningsudstyr (artikel 3.1.b) i lovforslag 106/1/A).

Initiativer med sigte på følgende målsætninger vil blive betragtet som berettigede til den i det foregående nævnte støtteforanstaltning (artikel 4.2 i forslaget til forordning om gennemførelse af artikel 7 i lovforslag 106/1/A):

- Udstyrede serviceområder, som gør vejtransporten mere effektiv og flydende.
- Til de andre former for støtte, omlægning af en voksende del af trafikken fra vejtransport til andre transportformer som jernbane- og søtransport.
- I forbindelse med begge former for støtte vil der blive taget hensyn til evnen til at udføre arbejdet inden for de frister, der angives i ansøgningen, og til at påvirke miljøet mindst muligt.

Støttemodtagerne skal sikre alle transportører lige adgang til infrastrukturen på rimelige vilkår. De skal overholde Fællesskabets lovgivning om offentligt udbud af tjenesteydelser, når de overlader forvaltning af infrastrukturen til andre. Støtten kan være på indtil 30 % af de støtteberettigede omkostninger.

Følgende omkostninger anses for støtteberettigede:

— udgifter til erhvervelse af grund og tekniske/almindelige udgifter inden for de grænser, som er godkendt af den regionale lovgivning for offentlige arbejder (artikel 6, stk. 1, i forslaget til forordning om gennemførelse af artikel 7 i lovforslag 16/1/A)

— køb af gaffeltrucks, hejse-, løfte- og omladningsudstyr for at gøre den finansierede struktur egnet til kombineret transport. Dette udstyr skal gøre det muligt at skifte transportform ved at omlade lasteenheder fra vejtransport til jernbane- og/eller søtransport.

- b) Installering og forbedring af nye computersystemer, som udelukkende tager sigte på at indføre og drive nye former for kombineret transport (artikel 3, stk. 3, litra a) i lovforslag 106/1/A). Disse udgifter gælder følgende: telematiksystemer til overvågning af vognparken, køretøjssystemer til konstant overvågning af køretøjernes tilstand og behandling, systemer til styring af kommunikationen mellem overvågningssystemet og køretøjssystemet. Disse systemer skal tjene til at forbedre den elektronisk-telematiske styring af den kombinerede godstransport. Støtten kan være på op til 30 % af de støtteberettigede omkostninger.

- c) Anskaffelse af nyt udstyr, som er specielt beregnet til kombineret transport: sættevogne, veksellad, containere og omladningsudstyr (artikel 3.3.b)). Skibscontainere ISO serie 1 er ikke støtteberettigede. Støtten kan være på op til 30 % af de støtteberettigede omkostninger.

- d) Anskaffelse af nyt udstyr, som skal forbedre søtransportens sikkerhed i både havne og om bord på skibe med højere sikkerheds-/miljøstandarder end dem, der gælder på nationalt plan eller fællesskabsplan (slæbe- og skubbebåde, overdækkede pramme, lodsåbåde). Fartøjerne skal udelukkende hjælpe og bistå skibene med at lægge til eller fra, når de kommer ind i eller forlader handelshavne, — almindelige søtransportaktiviteter er udelukket — således at sikkerhed og miljøbeskyttelse i forbindelse med skibsfart forøges.

Støtten er strengt begrænset til højst 30 % af de ekstra omkostninger, som kræves for at opfylde sikkerheds- og miljøbeskyttelsesmålsætninger, som er strengere end dem, der gælder på nationalt plan eller fællesskabsplan. Denne forpligtelse sikres ved hjælp af relevant egencertificering og den relevante stikprøvekontrol i overensstemmelse med den regionale lovgivning for regnskabsførelse.

- e) Anskaffelse af nye vejtraktorer, der opfylder tekniske standarder for emission og sikkerhed, som er strengere end dem, der gælder på nationalt plan eller fællesskabsplan (artikel 3.5 i lovforslag 106/7/A). Herved udelukkes standarder, som allerede er vedtaget, men endnu ikke gælder. Støtten er på op til 30 % (40 % for SMV's vedkommende) af de ekstraomkostninger, der kræves for at opfylde disse strengere standarder.

f) Igangsætningsstøtte til udvikling af nye jernbane- og skibsforbindelser. Modtagerne er foretagender (offentlige eller private), der beskæftiger sig med lastbehandling, støtteperioden er på højst 3 år, og formålet er at oprette nye jernbanegodsforbindelser med skift af transportform i handelshavne eller på terminaler til kombineret transport i regionen, og at oprette nye capotageforbindelser med sejlads til eller fra handelshavne i Friuli-Venezia Giulia (artikel 8 i lovforslag 106/1/A).

Udbetalingen sker efterfølgende og omfatter højst 30 % af modtagerens faktiske omkostninger ⁽¹⁾ i det første år. Denne grænse nedsættes til 20 % i det andet år og til 10 % i det tredje.

Modtagerne skal opkræve betaling for benyttelse af den nye forbindelse på en måde, som svarer til den modtagne støttes intensitet (artikel 5.2 i forslaget til forordning om gennemførelse af artikel 7 i lovforslag 106/1/A).

2.4. Procedure

For at sikre ordningen størst mulig opmærksomhed vil den blive offentliggjort i den officielle regionaltidende, og en kortfattet notits vil komme i mindst to dagblade, hvoraf det ene skal være landsdækkende (artikel 3 i forslaget til forordning om gennemførelse af artikel 7 i lovforslag 106/1/A).

2.5. Støtteforanstaltningens budget og varighed

Ordningen skal gælde i tre år fra Europa-Kommissionens godkendelse. Budgettet er på 1 549 370,70 EUR (3 mia. LIT) i tre år.

3. VURDERING AF STØTTEN

3.1. Støtteforekomst

Efter den foreslåede ordning får udvalgte modtagere statsstøtte til omkostninger, der skyldes investering i kombineret transport, vej- og søtransportudstyr, anlæggelse af parkeringspladser og serviceområder, ibrugtagning af terminaler til kombineret transport og udvikling af nye jernbane- og skibsforbindelser. Andre nationale foretagender eller foretagender fra andre medlemsstater, som beskæftiger sig med samme område, får dog ikke en sådan støtte. Foranstaltningerne styrker således modtagernes konkurrencestilling i forhold til andre virksomheder inden for Fællesskabets interne samhandel.

På denne baggrund mener Kommissionen, at den anmeldte ordning indebærer statsstøtte i den betydning, der benyttes i

⁽¹⁾ Forskellen mellem modtagerens omkostninger og indtægter ved at drive den forbindelse, støtten gives til.

artikel 87, stk. 1, og derfor i princippet er forbudt, medmindre den kan anses for forenelig med fællesmarkedet i kraft af en af undtagelserne i traktaten eller den afledte ret.

3.2. Undtagelse for støtteforanstaltninger

Ifølge artikel 87, stk. 3, litra c) kan støtte til fremme af udviklingen af visse erhvervsgrøner eller økonomiske regioner betragtes som forenelig med fællesmarkedet, når den ikke ændrer samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse. Udviklingen af kombineret transport og af aktiviteter, der medvirker til at formindske vejenes overtrafikering, er i den fælles interesse i den betydning, som benyttes i traktatens artikel 87, stk. 3, litra c). Artikel 87, stk. 3, litra c), er derfor det rigtige retsgrundlag for undersøgelse af den anmeldte støtteordning.

Det må følgelig kontrolleres, om kravene i traktatens artikel 87, stk. 3, litra c), opfyldes.

— *Anlæggelse af parkeringspladser og serviceområder og ibrugtagning af terminaler til kombineret transport*

Tilvejebringelsen af parkeringspladser og serviceområder til lastbiler vil få direkte indflydelse på trafikstrømmen og formindske de endeløse rækker af lastbiler, som er parkeret på almindelige veje. Foranstaltningen vil formindske den forurening, der skyldes godstransport ad landevej, og begrænse dens miljøpåvirkning.

Ibrugtagning af terminaler til kombineret transport vil fremme udnyttelsen af jernbaner og andre miljøvenlige transportformer, så de kan blive konkurrencedygtige alternativer til vejtransporten. Udvikling af disse aktiviteter er derfor i den fælles interesse.

Den planlagte statsstøtte anses derfor for nødvendig for at udløse investering og for at projekterne kan gennemføres i Fællesskabets interesse.

Kommissionen betragter normalt statsstøtte til transportinfrastruktur op til 50 % af de støtteberettigede omkostninger som forenelig med EF-traktaten. Den planlagte støttes intensitet på 30 % ligger langt under denne grænse. Beløbet er velbegrundet og kan anses for at stå i et rimeligt forhold til projekternes gennemførelse.

Ordningens bestemmelser sikrer, at infrastrukturen ikke indebærer forskelsbehandling. Italien har forpligtet sig til at overholde Fællesskabets lovgivning for offentlige udbudsprocedurer, når infrastrukturens forvaltning overlades til tredjeparter.

Endelig har Italien forpligtet sig til at undersøge trafikstrømmenes nuværende og fremtidige udsigter, inden det tildeler støtte, for at sikre, at der ikke sker unødvendig forvriddning af konkurrencen.

Kommissionen konkluderer derfor, at den foreslåede støtteforanstaltning kan betragtes som forenelig med EF-traktaten i overensstemmelse med dens artikel 87, stk. 3, litra c), og at den ikke forvrider konkurrencen i strid med den fælles interesse.

— *Installering og forbedring af computersystemer, anskaffelse af udstyr til kombineret transport*

Kommissionen mener i overensstemmelse med sin fastslåede praksis, at statsstøtte til investering i informationssystemer og støtte til udstyr til kombineret transport også bør bedømmes på grundlag af EF-traktatens artikel 87, stk. 3 ⁽²⁾.

Kommissionen mener, at den planlagte støttes intensitet medvirker til at udvikle sektoren for kombineret transport uden at påvirke samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse.

Kommissionen mener, at installering og forbedring af computersystemer og anskaffelse af udstyr til kombineret transport ikke påvirker samhandelen i strid med den fælles interesse. Denne aktivitet omfattes derfor af traktatens artikel 87, stk. 3, litra c) ⁽³⁾.

— *Anskaffelse af nyt udstyr til forbedring af søtransportssikkerheden i havne og anskaffelse af nye vejtraktorer*

Ifølge artikel 9 i Rådets forordning (EF) nr. 1540/98 af 29. juli 1998 om nye regler for støtte til skibsbygningsindustrien ⁽⁴⁾, kan støtte til dækning af nybygnings-, reparations- eller ombygningssværfers udgifter til miljøbeskyttelse betragtes som forenelig med fællesmarkedet, hvis den er i overensstemmelse med reglerne i Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse («rammebestemmelserne»).

De anmeldte støtteforanstaltninger vil blive begrænset til højst 30 % af de ekstra omkostninger, der kræves for at opfylde sikkerheds- og miljømålsætninger, som er strengere end dem,

⁽²⁾ Jf. Kommissionens beslutning af 4. maj 1999, C 21/98 — Italien (EFT L 227 af 28.8.1999, s. 12); Kommissionens beslutning af 8. juli 1999, N 121/99 — Østrig (EFT C 245 af 28.8.1999, s. 2); Kommissionens beslutning af 27. oktober 1999, N 293/99 — Belgien (VIK) (EFT C 55 af 26.2.2000, s. 11).

⁽³⁾ Jf. Kommissionens beslutning af 9. december 1998, N 598/98 — Nederlandene (EFT 29 af 4.2.1999, s. 13); Kommissionens beslutning af 4. maj 1999, C 21/98 — Italien (EFT L 227 af 28.8.1999, s. 12); Kommissionens beslutning af 8. juli 1999, N 121/99 — Østrig (EFT C 245 af 28.8.1999, s. 2); Kommissionens beslutning af 26. oktober 1999, N 293/99 — Belgien (VIK) (EFT C 55 af 26.2.2000, s. 11).

⁽⁴⁾ EFT L 202 af 18.7.1998.

der gælder på nationalt plan eller fællesskabsplan. Bestemmelserne i rammebestemmelsernes punkt 29 og 37 er derfor blevet overholdt.

Med hensyn til anskaffelsen af nye vejtraktorer, må det bemærkes, at støtte til indkøb af nye køretøjer er tilladt, hvis en sådan tilskyndelse tager sigte på at opfylde overordnede miljøbeskyttelses- eller sikkerhedsmålsætninger, og den faktisk er en kompensation for omkostninger i forbindelse med tekniske standarder, som er højere end dem, der er fastsat i den nationale lovgivning eller Fællesskabets lovgivning.

De omkostninger, der foreskrives som støtteberettigede i artikel 3.5 i lovforslag 106/1/A, er begrænset til de ekstra investeringsomkostninger, som kræves for at opfylde miljømålsætninger, som er strengere end dem, der på nuværende tidspunkt gælder ifølge national lovgivning og Fællesskabets lovgivning. Den planlagte støtte kommer ikke i noget tilfælde over den grænse, der er fastsat i punkt 39 (30 %) og punkt 35 (10 % bonus til SMV) i Fællesskabets rammebestemmelser til miljøbeskyttelse ⁽⁵⁾.

— *Støtte til udvikling af nye jernbane- og skibsforbindelser*

Kommissionens konstaterer, at støtten til finansiering af nye jernbane- og kystsejladforbindelser udgør statsstøtte, som i princippet er uforenelig med traktaten ⁽⁶⁾. Denne form for støtte kan kun godkendes som undtagelsesforanstaltning ⁽⁷⁾.

Hvidbogen om transportpolitik ⁽⁸⁾ opfordrer til brug af jernbane og andre miljøvenlige transportformer, for at de kan blive konkurrencedygtige alternativer til vejtransporten. Kommissionen lægger desuden i sin meddelelse om udvikling af kystsejlads ⁽⁹⁾ vægt på søtransportens rolle, når det drejer sig om at fremme sikker og bæredygtig mobilitet, styrke samhørigheden i Unionen og forbedre transporteffektiviteten ved hjælp af kombineret transport.

Kommissionen må dog sikre sig, at denne foranstaltning ikke fører til konkurrenceforvriddninger, som strider imod den fælles interesse, selv om den planlagte driftsstøtte er i overensstemmelse med Kommissionens politik, hvis mål er at opnå en bedre fordeling mellem transportformerne.

⁽⁵⁾ EFT C 37 af 3.2.2001, s. 3.

⁽⁶⁾ Se navnlig beslutningerne om at indlede proceduren i artikel 88, stk. 2, i Sag C 2/97 af 20. januar 1997 (EFT C 93 af 22.3.1997) og C 21/98 af 4. maj 1999 (EFT C 227 af 28.8.1999).

⁽⁷⁾ Se Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til miljøbeskyttelse (EFT C 72 af 10.3.1994); Fællesskabets retningslinjer for statsstøtte med reigonalt sigte (EFT C 74 af 10.3.1998) og Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte i landbrugssektoren (EFT C 28 af 1.1.2000).

⁽⁸⁾ Hvidbog: Den europæiske transportpolitik frem til 2010 — de svære valg, KOM(2001) 370.

⁽⁹⁾ EFT C 37 af 3.2.2001.

På nuværende tidspunkt tager Kommissionen forbehold med hensyn til, om gennemførelsesordningerne sikrer, at foranstaltningerne både er nødvendige og står i nøje forhold til ønsket om at få godstransporten omlagt fra vejtransport til andre, mere miljøvenlige transportformer. Kommissionens tvivl gælder især følgende punkter:

Støtteforanstaltningernes bæredygtighed

Bortset fra de nationale forbindelser skal foranstaltningen fremme oprettelse af forbindelser mellem regionen og Central- og Østeuropa. Kommissionen mener, at de italienske myndigheder for at sikre, at projektet er bæredygtigt på længere sigt, skal sikre, at den også støttes af myndighederne i de berørte stater.

Støttemodtagerne er forpligtet til at opkræve betaling for benyttelse af de nye forbindelser på en måde, som svarer til den modtagne støttes intensitet. Denne forpligtelse forekommer imidlertid ikke at være tilstrækkelig til at sikre disse forbindelsers fremtidige bæredygtighed.

Proportionaliteten

Den planlagte støtteintensitet på 30 % af de faktiske omkostninger (forskellen mellem støttemodtagerens omkostninger ved og indtægter af drift af den forbindelse, støtten gives til) sikrer ikke, at den normale⁽¹⁰⁾ støttegrænse på 30 % af de støtteberettigede omkostninger bliver overholdt.

Ingen uberettiget konkurrenceforvridning

Den planlagte foranstaltning må ikke føre til omlodning af trafikstrømmen mellem nabohavne eller allerede eksisterende anlæg til kombineret transport, og således tiltrække sig gods-transport, som allerede foregår ved hjælp af kombineret transport. Den planlagte støtteordning giver ikke på nuværende tidspunkt tilstrækkelig sikkerhed i så henseende.

Desuden indeholder ordningen ingen sikkerhed for, at den konkurrenceforvridning, foranstaltningen medfører, bliver af en acceptabel størrelse.

Endelig mener Kommissionen ikke, at gennemsigtighed og ensartet behandling af virksomhederne er sikret. Offentliggørelse i den officielle lokaltidende og en kortfattet notits i mindst to dagblade, hvoraf et er landsdækkende, forekommer ikke at være tilstrækkeligt.

I betragtning heraf er Kommissionen i tvivl om, hvorvidt driftsstøtten til oprettelse af jernbane- og skibsforbindelser er i overensstemmelse med traktatens artikel 87, stk. 3, litra c).

⁽¹⁰⁾ Den maksimale støtteintensitet ifølge Marco Polo-forslaget, KOM(2002) 54 endelig udg. af 4.2.2002; C 65/2000 — Frankrig »Aid au démarrage des services maritimes« (EFT C 37 af 3.2.2001).

BREVETS ORDLYD

»Con la presente la Commissione si prega informare le autorità italiane che, dopo avere esaminato le informazioni da esse fornite in merito all'aiuto menzionato in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE nei confronti degli aiuti per lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e marittimi e di non sollevare obiezioni nei confronti delle altre tipologie di aiuto notificate.

I. PROCEDIMENTO

1. Con lettera del 5.2.2001, protocollata dal Segretariato generale il 9.2.2001, le autorità italiane hanno notificato alla Commissione, in ottemperanza all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, un disegno di legge regionale finalizzata allo sviluppo del trasporto combinato. La notifica è stata registrata dal Segretariato generale della Commissione europea con il N 134/01.

2. Poiché la notifica risultava incompleta, la Commissione ha chiesto un complemento di informazioni con lettera D(01) 5496 del 5.4.2001, alla quale è stata data risposta con una lettera ricevuta il 20.6.2001 e registrata col riferimento DG TREN A/61295.

3. In data 27.8.2001 la Commissione ha inviato alle autorità italiane una lettera che richiedeva ulteriori informazioni. Con lettera del 9.10.2001 registrata con riferimento DG TREN A/67862, le autorità italiane hanno chiesto una proroga del termine necessario per rispondere a questa richiesta. I servizi della Commissione hanno concesso la proroga richiesta con lettera del 9.11.2001. In data 19.12.2001 si è svolta una riunione tra rappresentanti della Commissione e rappresentanti delle autorità italiane. La risposta alla seconda richiesta di informazioni è stata inviata con lettera del 24.7.2002, registrata col riferimento DG TREN A/64121.

4. La Commissione ha inviato alle autorità italiane una nuova richiesta di informazioni in data 7.10.2002, cui è stata data risposta con lettera del 21.11.2002 [riferimento: SG(2002) A/11582]. Un'ulteriore riunione con rappresentanti delle autorità italiane si è svolta il 18.12.2002.

5. Ulteriori chiarimenti sono stati chiesti dalla Commissione con lettera del 22.1.2003. La risposta è stata inviata con lettera del 25.3.2003 (riferimento: DG TREN A/16616).

6. L'ultima lettera della Commissione reca la data del 27.5.2003. La risposta alle richieste ivi formulate è stata inviata con lettera recante la data del 4.7.2003 (riferimento: SG A/6389). Gli ultimi chiarimenti sono stati trasmessi dalla Rappresentanza permanente d'Italia con lettera del 17.7.2003 (riferimento: SG A/6942).

II. DESCRIZIONE DELL'AUTO

II.1. Scopo

7. Il disegno di legge della regione Friuli-Venezia Giulia ha lo scopo di realizzare ed ammodernare le infrastrutture e i servizi in ambito regionale al fine di migliorare l'efficienza delle attività di trasporto delle merci e sviluppare il trasporto combinato in tale settore; un ulteriore obiettivo è ridurre l'inquinamento ambientale e migliorare la sicurezza della circolazione delle merci.

II.2. Beneficiari dell'aiuto

8. Beneficiari dell'aiuto saranno i soggetti a capitale privato di tutti gli Stati membri dell'UE che operano nel settore del trasporto, del traffico e della movimentazione di merci (con l'esclusione di coloro che operano per conto proprio) aventi almeno una sede operativa (uffici, agenzie, filiali o succursali) nella regione Friuli-Venezia Giulia. Anche società a capitale pubblico possono accedere all'aiuto per lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e marittimi.

II.3. Il mercato dei trasporti in Friuli-Venezia Giulia

9. La Regione dispone delle seguenti infrastrutture: il porto di Trieste, il porto di Monfalcone, Porto Nogaro e l'interporto di Cervignano. Esistono poi diverse aree collegate sia alla rete ferroviaria che alla rete stradale nelle vicinanze dei terminali portuali nelle quali sarebbe possibile creare attività e servizi idonei ad incrementare l'intermodalità. In particolare, l'autoporto di Ferneti (Trieste) al confine sud-est con la Slovenia, l'autoporto di San Andrea (Gorizia) al confine est con la Slovenia, lo scalo centrale merci di Udine e lo scalo commerciale di Pordenone. Tutti questi terminali sono gestiti o da soggetti pubblici o da società di capitali a prevalente capitale pubblico.

10. I principali terminali nelle regioni vicine sono i seguenti: il terminale intermodale di Sezana (in Slovenia, in prossimità del valico di Ferneti), il terminale intermodale di Villach-Fuernitz, in Carinzia (Austria), l'interporto di Padova e l'interporto di Lubiana.

11. Nel 2002, l'80 % di tutto il traffico portuale di Trieste era rappresentato da prodotti energetici, greggio e carbone. In tale anno nel porto di Trieste sono entrate 512 petroliere a pieno carico, che sono uscite dal porto con notevole impiego di rimorchiatori. Il carbone è trasportato per mezzo di navi di grandi capacità che servono il terminale di transhipment di Porto Nuovo, dove il carico viene trasbordato su navi di piccola capacità e chiatte che, mediante l'uso di spintori, raggiungono le centrali termoelettriche di Monfalcone e/o Marghera (provincia di Venezia). Complessivamente, questo movimento marittimo implica circa 100 navi di grossa capacità e 250 chiatte all'anno.

II.4. Tipologia ed intensità degli aiuti

Il disegno di legge regionale prevede la concessione dei seguenti aiuti:

a) Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto in transito e locale [articolo 3.1 a) del disegno di legge regionale 106/1/A], realizzazione e conversione di terminali per il trasporto combinato, nonché acquisizione di diritti reali di godimento di parti di terminal già esistenti, realizzazione di depositi, nonché di tutti i necessari servizi accessori per la movimentazione delle unità di carico [articolo 3.1 b) del disegno di legge].

12. Sono considerate ammissibili alla concessione degli aiuti sopra descritti le iniziative corrispondenti agli obiettivi qui sotto indicati (articolo 4, n. 2 dello schema di regolamento di attuazione dell'articolo 7 del d.d.l. 106/1/A):

— Aree di sosta attrezzate idonee a rendere maggiormente efficienti e fluidi i trasporti.

— Per tutte le altre tipologie di interventi, lo spostamento di crescenti quote di traffico dalla gomma a modalità di trasporto alternative, quali quella ferroviaria e quella marittima.

— Per le due suddette tipologie di intervento, si terrà conto della capacità di eseguire le opere entro i tempi indicati nella domanda di contributo e di produrre il minor impatto ambientale.

13. I beneficiari dovranno garantire l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura a tutti gli operatori, a condizioni eque. Essi sono soggetti all'obbligo di osservare la normativa comunitaria in materia di procedure di appalti di servizi pubblici all'atto dell'affidamento a terzi della gestione dell'infrastruttura.

14. Gli aiuti sono concessi a condizione che non pregiudichino la concorrenza nel mercato del trasporto o tra terminali situati nella stessa area. Per garantire il rispetto di queste condizioni si procederà ad un'analisi della situazione attuale e delle prospettive future dei flussi di traffico. Si terrà conto non soltanto delle connessioni geografiche fra vari terminali, ma anche della specializzazione dei diversi terminali con riferimento alle diverse tipologie di merci e dei diversi mercati di origine e destinazione delle merci.

15. Saranno considerate ammissibili le seguenti spese:

— Spese di acquisizione di aree e spese tecniche e generali, entro i limiti autorizzati dalla normativa regionale in materia di opere pubbliche (articolo 6, n. 1 dello schema di regolamento di attuazione dell'articolo 7 del d.d.l. 106/1/A).

— Spese per l'acquisto di carrelli elevatori, mezzi tecnici di sollevamento e macchine operatrici di movimentazione delle merci che rendono la struttura finanziata idonea al trasporto combinato. Tali attrezzature devono essere tali da rendere possibile il cambiamento modale delle unità di carico dalla modalità stradale a quella ferroviaria e/o marittima.

16. Possono essere concessi contributi nel limite massimo del 30 % dei costi ammissibili.

17. b) Installazione e potenziamento di nuovi sistemi informatici e telematici esclusivamente allo scopo di acquisire e porre in essere nuove correnti di traffico collegate al trasporto combinato [articolo 3, n. 3, lettera a) del d.d.l. 106/1/A]. Tali spese possono riguardare: i sistemi telematici per il controllo della flotta, sistemi on-board di monitoraggio costante dello stato e della movimentazione dei mezzi e sistemi di gestione delle comunicazioni tra il sistema di controllo ed il sistema on-board. Tutte queste spese devono servire ad ottimizzare la gestione informatico-telematica del trasporto combinato delle merci.

18. Possono essere concessi contributi nel limite massimo del 30 % dei costi ammissibili per:

19. c) Acquisizione di beni strumentali di nuova costruzione specialmente deputati al trasporto combinato: semirimorchi, casse mobili, container, macchine operatrici di sollevamento e movimentazione [articolo 3, n. 3, lettera b)]. Non possono ricevere contributi i contenitori marittimi ISO serie 1. L'aiuto può raggiungere il 30 % delle spese ammissibili.

20. d) Acquisizione di beni strumentali di nuova costruzione atti a migliorare la sicurezza del traffico marittimo in ambito portuale, nonché mezzi nautici aventi standard di sicurezza e di tutela ambientale più elevati rispetto a quelli imposti dalle normative nazionali e comunitarie in materia (rimorchiatori, spintori, chiatte e pilotine). Tali mezzi nautici devono essere utilizzati esclusivamente per fornire servizi e assistenza alle navi sia in ormeggio che in manovra di entrata ed uscita nelle zone portuali commerciali della regione (con esclusione delle generiche attività di trasporto marittimo) che aumentano la sicurezza o la tutela ambientale del traffico marittimo.

21. Sono considerate ammissibili le spese per:

Dotazioni per gli interventi antinquinamento, costituite da:

- adeguata scorta di panne galleggianti «on-board» atte a delimitare sbandamenti di petrolio o di altri combustibili, dovuti a fatti accidentali durante le fasi di manovra in porto;
- pompe da aspirazione (skimmer) galleggianti atte all'immediato recupero degli idrocarburi dalla superficie del mare (on-board);
- serbatoi di temporaneo stoccaggio (on-board), della capacità fino a 100 t, per gli idrocarburi aspirati dalla superficie del mare (dotazione strutturale aggiuntiva rispetto a quella prescritta dalle vigenti norme SOLAS per la classe di natanti in questione);
- sistemi di propulsione diesel-elettrica, in alternativa e sostituzione dei tradizionali propulsori diesel, con abbattimento delle emissioni in atmosfera e riduzione di consumi.

Sicurezza:

- propulsori con potenza maggiorata (tipo Voith) ed attrezzatura speciale (verricelli potenziati) per l'aggancio in sicurezza delle navi petroliere, nel servizio di accompagnamento («escort-service») dai punti di fonda agli accosti portuali; tale servizio è aggiuntivo rispetto al normale servizio di rimorchio portuale;
- dotazioni di pronto intervento in caso di incendi: impianti antincendio (FIF1) con capacità di pompaggio pari a 2 700 m³/ora;
- attrezzature elettroniche per il monitoraggio ed il controllo a distanza del movimento navi e relative tracciate e record.

22. L'aiuto sarà strettamente limitato a coprire, nella percentuale massima del 30 %, il sovraccosto dell'investimento necessario per perseguire obiettivi di sicurezza e di tutela ambientale più rigorosi rispetto a quelli vigenti nell'ordinamento nazionale e comunitario. Il rispetto di questo obbligo è assicurato tramite un'idonea autocertificazione e tramite sopralluoghi a campione ai sensi della normativa regionale in materia di rendicontazione della spesa.

23. e) Acquisto di nuovi trattori stradali conformi alle norme tecniche in materia di emissioni e di sicurezza più rigorose di quelle in vigore nell'ordinamento nazionale o comunitario (articolo 3, n. 5 del d.d.l. regionale 106/1/A). Sono escluse le norme tecniche già adottate ma non ancora entrate in vigore. Il contributo regionale è concesso nella misura massima del 30 % (40 % nel caso di PMI) del maggior costo derivante dalla conformazione a norme ambientali e di sicurezza più rigorose di quelle previste dalla normativa nazionale e comunitaria in vigore.

24. f) Aiuti all'avviamento per lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e marittimi. I beneficiari del contributo previsto dalla legge regionale sono i soggetti (pubblici o privati) che operano nel settore dei trasporti e della movimentazione delle merci, per un periodo non superiore a tre anni per la realizzazione di nuovi servizi ferroviari di trasporto merci con un punto di interscambio modale nei porti commerciali o terminali plurimodali nella regione e per la realizzazione di nuovi servizi di cabotaggio marittimo aventi origine o destinazione nei porti commerciali della regione Friuli-Venezia Giulia (articolo 8 d.d.l. regionale 106/1/A).

25. L'obiettivo è quello di togliere consistenti quote di trasporto merci dalla strada incentivando — nella misura strettamente necessaria — gli operatori del trasporto ad investire nel settore dei servizi ferroviari merci i quali, per ragioni oggettive e strutturali, sono scarsamente competitivi nel territorio della Regione; un altro obiettivo consiste nel togliere traffico merci dalla strada e convogliarlo sulla modalità marittima per destinazioni comunitarie attualmente non servite da regolari linee di cabotaggio.

26. I contributi saranno erogati su presentazione di un fascicolo dettagliato contenente tutte le informazioni prescritte dall'articolo 6, paragrafo 2 del regolamento n. 2196/98 del Consiglio ⁽¹⁾. Queste informazioni sono le seguenti:

- a) identificazione del progetto e dei richiedenti, obiettivi generali e contributo finanziario chiesto;
- b) obiettivi del progetto:
 - clientela potenziale del trasporto combinato;
 - prezzo e prestazioni del servizio (accessibilità, affidabilità, risparmi di tempo) rispetto ad altri servizi concorrenti di trasporto, soprattutto stradale (all'epoca della domanda e ad avvenuta realizzazione del progetto);

⁽¹⁾ GU L 277 del 14.10.1998, pag. 16.

- fatturato previsto;
 - fattori di costo (in particolare elementi di valutazione del costo marginale di accesso all'infrastruttura, segnatamente ferroviaria, del servizio oggetto dell'azione e ogni altra informazione che consenta di valutare se il contributo ai costi per l'accesso all'infrastruttura è giustificato);
 - calendario per raggiungere una vitalità economica;
 - compatibilità e interoperabilità;
- c) contributo del progetto alla politica comune dei trasporti:
- benefici per l'ambiente e la sicurezza rispetto alla situazione attuale, soprattutto in termini di ripartizione modale, che consentano, tra l'altro, di sviluppare il trasporto combinato a lunga distanza;
 - effetti su altri servizi concorrenti di trasporto e possibilità di ingresso di nuovi operatori nel relativo mercato;
 - rilevanza dei risultati dei progetti per altre persone fisiche o giuridiche/assi/operatori del mercato;
 - contributo del progetto allo sviluppo e all'uso delle reti transeuropee di trasporto e dei «corridoi ferroviari per il trasporto di merci»;
- d) caratteristiche del progetto:
- individuazione dei modi di trasporto, persone fisiche o giuridiche coinvolte e cooperazione prevista;
 - motivo del progetto (domanda dell'utenza, congestione, mercato potenziale, distanza dell'area, ecc.);
 - aspetti innovativi rispetto alla situazione attuale;
 - durata del progetto;
 - necessità del contributo e informazioni concernenti le altre fonti di finanziamento previste per la totalità del progetto in questione;
 - condizioni del mercato, compresi i servizi e le tecnologie esistenti, anche in considerazione di altri modi di trasporto;
- e) allegato finanziario contenente una descrizione dettagliata dei costi in euro e l'importo in euro del contributo chiesto per ciascuna voce ammissibile.

I progetti saranno selezionati tenendo conto della loro fattibilità nel periodo di erogazione del contributo (capacità tecnica, organizzativa e finanziaria del richiedente), nonché il volume stimato del traffico merci che verrà trasferito dalla modalità stradale alla modalità ferroviaria e/o marittima. Inoltre, è pre-

scritta la presentazione di un piano economico-finanziario contenente tutte le voci di spesa e di entrata stimate in relazione all'avvio dei nuovi servizi, sia ferroviari sia di cabotaggio. In tale piano deve essere evidenziata la differenza tra i costi e i ricavi previsti, la quale costituisce la nozione di costo reale.

27. Sono considerati ammissibili le spese e i costi richiamati all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 2196/98, e precisamente:

- a) i costi di locazione, leasing o ammortamento delle unità di trasporto — autocarri, rimorchi, semirimorchi con o senza veicolo trattore, casse mobili, contenitori di 20 piedi e oltre;
- b) i costi di locazione, leasing o ammortamento e dell'adeguamento necessario per portare a termine l'azione prevista per quanto riguarda il materiale rotabile (comprese le locomotive) nonché le navi per la navigazione interna e marittima, fatta salva, per le navi adibite alla navigazione interna, l'osservanza delle norme specifiche in materia di risanamento strutturale della navigazione interna;
- c) le spese di investimento e i costi di locazione, leasing o ammortamento del materiale atto a consentire il trasbordo tra la ferrovia, la via navigabile, la via marittima e la strada;
- d) i costi di utilizzo delle infrastrutture ferroviarie, di navigazione interna e marittima, esclusi le spese portuali e i costi di trasbordo;
- e) le spese relative all'applicazione commerciale di tecniche, tecnologie o materiali preventivamente testati e approvati, in particolare la tecnologia dell'informazione dei trasporti;
- f) i costi relativi alla formazione del personale e alla diffusione dei risultati del progetto, nonché i costi delle misure d'informazione e di comunicazione adottate per render noti all'industria dei trasporti interessata i nuovi servizi di trasporto combinato predisposti.

Le spese e/o i costi di cui alle lettere a), b), c) ed e) sono ammissibili purché il beneficiario o i beneficiari del contributo si impegnino a mantenere le attrezzature oggetto del contributo sull'asse interessato per la durata del contratto.

28. L'erogazione dell'aiuto ha luogo a consuntivo, nel limite massimo del 30 % del costo reale⁽¹²⁾ sostenuto dai beneficiari nel primo anno. Per gli anni successivi a quello di avvio, il limite predetto si riduce al 20 % per il secondo anno e al 10 % per il terzo.

29. Ai beneficiari dell'aiuto è imposto l'obbligo di praticare, per l'uso di questi nuovi servizi, tariffe commisurate all'intensità dell'aiuto ricevuto (articolo 5, n. 2 dello schema di regolamento di attuazione dell'articolo 8 del d.d.l. regionale 106/1/A).

30. Il rispetto di tutti questi obblighi è assicurato tramite idonee autocertificazioni e monitoraggi da effettuarsi a campione sui nuovi servizi, in maniera continuativa, per tutto il periodo di vigenza dell'aiuto.

⁽¹²⁾ Costo reale = differenza fra i costi sostenuti e i ricavi percepiti dal beneficiario nel fornire il servizio per il quale è concesso il contributo.

31. Ai beneficiari è altresì fatto obbligo di costituire una entità giuridica distinta dotata di una contabilità separata in relazione alle attività oggetto dei contributi *de quibus* (articolo 3, n. 5 dello schema di regolamento di attuazione dell'articolo 8 del d.d.l. regionale 106/1/A).

II.5. Procedimento

32. Al fine di garantire la massima pubblicità delle opportunità offerte dal disegno di legge regionale, il testo del provvedimento sarà pubblicato nel Bollettino ufficiale della regione Friuli-Venezia Giulia ed un avviso per estratto sarà pubblicato su almeno due quotidiani, di cui almeno uno a diffusione nazionale (articolo 3 dello schema di regolamento di attuazione dell'articolo 7 del d.d.l. regionale 106/1/A).

33. Il 50 % del contributo sarà erogato in via anticipata su presentazione di un'idonea garanzia fideiussoria di pari importo da rilasciarsi da parte di istituti bancari o assicurativi. Il saldo sarà erogato ad avvenuta realizzazione dell'iniziativa, su presentazione di una idonea documentazione giustificativa della spesa.

II.6. Misure di controllo

34. L'ammissibilità ai contributi di cui alle lettere b), c), d) ed e) viene assicurata dall'autocertificazione e da sopralluoghi a campione ai sensi della normativa regionale in tema di rendicontazione della spesa.

35. Con riguardo all'acquisto di nuovi mezzi nautici e di nuovi trattori stradali [lettere d) ed e)], la dimostrazione dell'esistente sovraccosto ha luogo tramite idonea certificazione fornita dalla ditta venditrice del mezzo, che dovrà corredare la documentazione richiesta all'atto della presentazione della domanda di contributo. All'atto dell'acquisto del bene oggetto della richiesta di contributo, il beneficiario dovrà fornire un programma che preveda la dismissione di un numero di beni equivalente a quello per il quale viene effettuata la richiesta dell'aiuto. Il rispetto di tale programma sarà garantito mediante acquisizione, entro un termine predefinito, di un'apposita autocertificazione (articolo 6, n. 5 dello schema di regolamento di attuazione dell'articolo 7 del d.d.l. regionale 106/1/A).

36. In ogni caso di accertata violazione degli obblighi imposti ai beneficiari dei contributi dal citato d.d.l. e dallo schema di regolamento che attua l'articolo 7 dello stesso, i contributi erogati sono revocati a norma delle disposizioni dell'articolo 49 della legge regionale 7/2000.

II.7. Cumulo dei contributi

37. Gli aiuti concessi dalla legge *de qua* non sono cumulabili con quelli eventualmente concessi in base ad altre normative regionali, nazionali o comunitarie per la stessa iniziativa.

38. Nell'ipotesi di cumulo di aiuti per un progetto che contempla la realizzazione di aree di sosta o di terminali per il

trasporto combinato [articolo 3, n. 1, lettera a) e b) del d.d.l.], nonché l'installazione di sistemi informatici e telematici e l'acquisto di mezzi di trasporto [articolo 3, n. 3, lettera a) e b)], la percentuale complessiva del contributo non supererà il 50 % del costo totale del progetto.

II.8. Stanziamenti di bilancio e durata dell'aiuto

39. Il regime resterà in vigore per tre anni, con decorrenza dalla data della sua autorizzazione da parte della Commissione europea.

40. I fondi stanziati sono pari a 1 549 370,70 EUR (3 miliardi di ITL) per tre anni.

41. Le autorità italiane hanno confermato che non è stato erogato alcun aiuto prima della decisione della Commissione. Il d.d.l. 106/1 sarà definitivamente adottato ed entrerà in vigore solo previa autorizzazione della Commissione.

II.9. Fondamento giuridico

42. Disegno di legge regionale n. 106/1, approvato dal Quarto comitato permanente nella riunione del 30.11.1999, concernente «Interventi per lo sviluppo del trasporto combinato».

II.10. Impegni assunti dallo Stato membro

43. Con lettera del 1° luglio 2003 le autorità italiane si sono impegnate a modificare l'articolo 3, n. 1, lettera b) e l'articolo 3, n. 5 del d.d.l. 106/A, nonché l'articolo 4, n. 1 dello schema di regolamento attuativo dell'articolo 7 del d.d.l. 106/1/A.

III. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

III.1. Esistenza dell'aiuto

44. A norma dell'articolo 87, paragrafo 1 del trattato CE, salvo deroghe contemplate dal trattato, sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.

45. In base al d.d.l. della regione Friuli-Venezia Giulia qui in esame, i beneficiari prescelti riceveranno contributi pubblici per le spese di investimento nel settore del trasporto combinato, in mezzi di trasporto e mezzi nautici, per la realizzazione di aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto, per la realizzazione di terminali per il trasporto combinato e per lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e marittimi. Tuttavia, altre imprese — italiane o di altri Stati membri — attive nello stesso settore non riceveranno siffatti contributi. I contributi in progetto rinforzano pertanto la posizione competitiva dei beneficiari rispetto ad altri operatori attivi nell'ambito degli scambi intracomunitari.

46. La Commissione osserva che l'accesso al mercato dei settori di trasporto interessati — trasporto combinato, ferroviario, stradale e marittimo — è stato liberalizzato dalle pertinenti norme del trattato e della normativa comunitaria derivata⁽¹³⁾. Di norma, ogni aiuto corrisposto ad un'impresa che opera in un mercato liberalizzato incide sugli scambi intracomunitari.

47. Ciò premesso, la Commissione ritiene che il disegno di legge notificato contenga elementi di aiuto di cui all'articolo 87, paragrafo 1 e sia quindi, in linea di principio, vietata, a meno che essa possa ritenersi compatibile con il mercato comune in virtù di una delle deroghe previste dal trattato o dal diritto derivato.

III.2. Esenzione delle misure di aiuto dal divieto

48. La Commissione ritiene che all'aiuto notificato non possa applicarsi nessuna delle deroghe di cui all'articolo 87, paragrafo 2 del trattato né che esse siano finalizzate a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo o a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera b) del trattato, né che siano finalizzate a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio come previsto dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera d).

49. Né all'aiuto in questione può applicarsi una delle esenzioni previste per gli aiuti richiesti dalla necessità di coordinare i trasporti istituite dal regolamento (CEE) n. 1107/70 del Consiglio, del 4 giugno 1970 relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile⁽¹⁴⁾, che dà attuazione all'articolo 73 del trattato.

50. Finalità fondamentale della politica comunitaria nel settore del trasporto combinato è un trasferimento dalla modalità stradale verso altre modalità di trasporto. Atti comunitari quali la direttiva 92/106/CEE del Consiglio mirano a promuovere lo sviluppo del trasporto combinato. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti⁽¹⁵⁾ incoraggia l'utilizzo del trasporto ferroviario e di altre modalità rispettose dell'ambiente, in modo da renderle alternative competitive al trasporto stradale.

51. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) stabilisce che gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono essere considerati compatibili con il mercato comune sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Lo sviluppo del trasporto combinato e di attività che contribuiscono a diminuire la congestione sulle strade sono pertanto obiettivi di interesse comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato. Quest'ultima disposizione del trattato costituisce pertanto la base giuridica adeguata alla luce della quale deve essere esaminato il progetto di aiuto notificato.

⁽¹³⁾ Per il trasporto combinato si vedano gli articoli 43 e 49 del trattato e la direttiva (CEE) n. 106/1992 del Consiglio, del 7 dicembre 1992 (GU L 368 del 17.12.1992, pag. 38); per il trasporto stradale si veda il regolamento (CEE) n. 12/98 del Consiglio, dell'11 dicembre 1997 (GU L 4 dell'8.1.1998, pag. 10) e il regolamento (CEE) n. 3118/93 del Consiglio, del 22 giugno 1993 (GU L 279 del 12.11.1993, pag. 1).

⁽¹⁴⁾ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

⁽¹⁵⁾ La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte [COM(2001) 370].

52. Occorre pertanto accertare se, nel caso di specie, sono soddisfatti i requisiti prescritti dall'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato.

— *Realizzazione di aree di sosta attrezzate per l'autotrasporto e costruzione di terminali per il trasporto combinato*

Necessità dell'aiuto

53. La realizzazione di aree di sosta attrezzate per gli autotrasportatori avrà un effetto diretto sul flusso del traffico, riducendo le file interminabili di camion parcheggiati sulla rete stradale ordinaria. L'aiuto in questione ridurrà l'inquinamento provocato dal trasporto di merci su strada e il suo conseguente impatto sull'ambiente.

54. La realizzazione di terminali per il trasporto combinato incentiverà il ricorso al trasporto ferroviario e ad altre modalità più rispettose dell'ambiente, consentendo ad esse di divenire alternative competitive all'autotrasporto. Lo sviluppo di queste attività è pertanto un obiettivo di comune interesse.

55. La maggior parte dei terminali esistenti sono gestiti da enti pubblici; pertanto, il settore privato potrà essere incentivato ad investire in queste attività soltanto grazie a cofinanziamenti di fonte pubblica.

56. La Commissione concorda sul fatto che l'intervento pubblico è necessario, giacché le forze del mercato non sono disposte a effettuare gli investimenti necessari su una base puramente commerciale.

57. Il previsto contributo pubblico è pertanto ritenuto necessario per innescare gli investimenti e per realizzare i progetti previsti nell'interesse della Comunità.

Proporzionalità e condizioni non discriminatorie

58. Di norma, la Commissione ritiene che gli aiuti pubblici concessi alle infrastrutture di trasporto siano compatibili con il trattato CE nella misura massima del 50 % dei costi ammissibili. L'intensità dell'aiuto prevista dal d.d.l. regionale in esame è del 30 %, cioè molto al di sotto di questa soglia. L'importo dell'aiuto risulta giustificato e può essere considerato proporzionato rispetto alla necessità di portare a termine la realizzazione dei progetti.

59. Le disposizioni del d.d.l. garantiscono un trattamento non discriminatorio dell'infrastruttura. Le autorità italiane si sono impegnate ad osservare la normativa comunitaria in materia di procedure di appalti pubblici di servizi all'atto dell'affidamento della gestione dell'infrastruttura a terzi.

Assenza di distorsioni di concorrenza contrarie all'interesse comune

60. È prassi della Commissione chiedere conferma — attraverso un'analisi della situazione presente — che i progetti sovvenzionati non alterino indebitamente le condizioni di concorrenza.

61. Sotto questo profilo, per quanto riguarda i terminali ubicati nell'area interessata, Ferneti e Sezana hanno un'ampia base di domanda e un diverso orientamento (Sezana guarda verso la Slovenia, Ferneti verso l'Italia), fatto che consentirà di evitare una sottrazione reciproca di traffico. Il terminale di Villach-Fuernitz è situato su una direttrice lungo la quale, a ridosso del confine italiano, non vi sono strutture potenzialmente concorrenti. Infine, il terminale Udine-Pordenone ha un bacino di traffico limitato di 10-15 km di raggio.

62. L'interporto di Cervignano si trova al di fuori dei grandi bacini di traffico dell'area nordorientale italiana, che gravitano, per il trasporto intermodale, sull'interporto di Padova. Non esiste quindi praticamente il rischio che una crescita di Cervignano — attualmente in fase di avviamento — possa interferire sensibilmente con il terminale di Padova o con quello di Lubiana. All'interno del bacino di Cervignano non esistono altri terminali regionali che potrebbero naturalmente attirare il traffico diretto verso di esso.

63. I terminali intermodali ferroviari situati nei porti svolgono semplicemente la funzione di supporto al traffico marittimo in transito proveniente dal porto stesso, e non interferiscono in alcun modo su quello di altri porti o bacini di traffico.

64. I terminali posti presso i valichi di confine (Ferneti e Gorizia) presentano un forte eccesso della domanda potenziale sull'offerta.

65. Infine, le autorità italiane sono soggette all'obbligo di analizzare le prospettive presenti e future dei flussi di traffico prima di erogare gli aiuti, in modo da evitare indebite distorsioni della concorrenza.

66. Di conseguenza, la Commissione conclude che le misure di aiuto proposte possono essere considerate compatibili con il trattato CE in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato, nella misura in cui non provocheranno distorsioni della concorrenza contrarie al comune interesse.

— *Impianto e potenziamento di sistemi informatici e telematici*

67. Secondo la sua consueta prassi, la Commissione ritiene che gli aiuti pubblici agli investimenti nei sistemi informatici e telematici e gli aiuti per l'acquisto di attrezzature per il trasporto combinato debbano essere esaminati alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3 del trattato CE ⁽¹⁶⁾.

68. I sistemi di informazione e comunicazione elettronica sono essenziali per l'efficace funzionamento del trasporto combinato. Un'impresa di autotrasporto può rintracciare facilmente

un'operazione di autotrasporto su tutto il territorio europeo, attraverso l'autista dell'autotreno e il suo telefono cellulare. Un'operazione di trasporto combinato equivalente dovrebbe rintracciare il container e, eventualmente, il vagone ferroviario. Grazie alle comunicazioni elettroniche utilizzate nella rete del trasporto combinato, questo tipo di trasporto può incrementare notevolmente la propria efficienza e affidabilità e renderlo più attraente rispetto al trasporto su gomma. Pertanto, gli aiuti agli investimenti per la dotazione di sistemi di informazione nei terminali per il trasporto combinato risultano una spesa fatta nell'interesse comune.

69. Inoltre, il d.d.l. in esame prevede che, per poter essere considerati ammissibili, i sistemi di informazione sovvenzionati vengano utilizzati esclusivamente nel trasporto combinato. Stabilisce inoltre che l'intensità massima dell'aiuto deve rispettare il limite del 30 %, misura che è ritenuta proporzionata al maggior costo di tali investimenti.

— *Acquisto di beni strumentali destinati al trasporto combinato*

70. Le attrezzature per il trasbordo sono essenziali per il buon funzionamento della catena del trasporto combinato nella quale il 30 % di tutti i costi sono direttamente o indirettamente connessi al trasbordo. Pertanto, l'aiuto pubblico per le attrezzature di trasbordo contribuisce a ridurre i costi del sistema di trasporto combinato e, per questa via, ne migliora la competitività nei confronti dell'autotrasporto. L'intensità di aiuto fissata per questo tipo di attrezzature dal d.d.l. in esame è considerata in linea con la prassi seguita dalla Commissione in questo settore ⁽¹⁷⁾.

71. Va inoltre osservato che la destinazione dell'aiuto verrà attestata da adeguate autocertificazioni e da sopralluoghi a campione, effettuati ai sensi della normativa regionale sulla rendicontazione della spesa.

72. Come la Commissione ha già più volte affermato ⁽¹⁸⁾, gli aiuti agli investimenti in unità per il trasporto combinato possono essere autorizzati qualora ricorrano talune condizioni, le quali risultano soddisfatte nel caso in esame. Il d.d.l. 106/1/A assicura che saranno finanziate esclusivamente le unità per il trasporto combinato e non i contenitori marittimi standard, che vengono prevalentemente utilizzati per operazioni non definibili come trasporto combinato. Dato che le unità di carico intermodali sono di norma più costose nella misura del 30-50 % delle corrispondenti unità per l'autotrasporto, un eccessivo finanziamento e l'abuso dei contributi sono esclusi per il fatto che, anche in presenza della sovvenzione, un'unità di trasporto combinato non risulterà meno onerosa della corrispondente unità per il trasporto stradale.

⁽¹⁷⁾ Decisione della Commissione del 9 dicembre 1998, N 598/98, Paesi Bassi (GU C 29 del 4.2.1999, pag. 13); decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99 citata alla nota 6; decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98 citata alla nota 6; decisione della Commissione del 21 dicembre 2000, N 508/99, Italia — Bolzano — Alto Adige, Legge 4/97 (GU C 71 del 3.3.2001, pag. 21).

⁽¹⁸⁾ Decisione della Commissione del 22 ottobre 1997, N 79/97, Paesi Bassi (GU C 377 del 12.12.1997, pag. 3); decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98, Italia citata alla nota 6; decisione della Commissione del 21 dicembre 2000, N 508/99 citata alla nota 7.

⁽¹⁶⁾ Decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98, Italia (GU C 27 del 28.8.1999, pag. 12); decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99, Austria (GU C 245 del 28.8.1999, pag. 2); decisione della Commissione del 26 ottobre 1999, N 293/99, Belgio (VIK) (GU C 55 del 26.2.2000, pag. 11).

73. La Commissione ritiene che l'intensità dell'aiuto in progetto contribuirà a sviluppare le attività di trasporto combinato senza alterare le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse.

74. La Commissione reputa che l'impianto e il potenziamento di sistemi informatici e telematici, nonché l'acquisto di attrezzature per il trasporto combinato non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria all'interesse comune. Tali iniziative rientrano quindi nella previsione dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato ⁽¹⁹⁾.

— *Acquisto di nuovi beni strumentali per migliorare la sicurezza del traffico marittimo in ambito portuale e acquisto di nuovi trattori stradali*

75. A norma dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998 relativo agli aiuti alla costruzione navale ⁽²⁰⁾, gli aiuti destinati a coprire le spese sostenute dalle imprese di costruzione, trasformazione o riparazione navali per la tutela dell'ambiente possono considerarsi compatibili con il mercato comune qualora siano conformi alle norme previste dalla disciplina comunitaria e degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente o alle disposizioni successive eventualmente adottate in materia (nel seguito «la disciplina»).

76. L'acquisto di nuovi mezzi nautici è necessario per la regione Friuli-Venezia Giulia per migliorare la sicurezza sul piano ambientale, esposta ai rischi derivanti dall'intenso traffico di petroliere e alle peculiari condizioni meteomarine che caratterizzano per numerosi giorni dell'anno il Golfo di Trieste.

77. Gli aiuti notificati verranno erogati entro il limite massimo del 30 % dei sovraccosti necessari al perseguimento degli obiettivi di sicurezza e di tutela ambientale più rigorosi di quelli vigenti nell'ordinamento nazionale o comunitario. Risultano pertanto soddisfatti i requisiti prescritti dai punti 29 e 37 della citata disciplina.

78. La Commissione ritiene che le misure di controllo previste dal d.d.l. siano sufficienti per garantire che detti mezzi nautici vengano esclusivamente utilizzati per operazioni di assistenza delle navi.

79. In relazione all'acquisto di nuovi trattori stradali conformi a norme tecniche in materia di emissioni e di sicurezza più rigorose di quelle in vigore nell'ordinamento nazionale o comunitario, la Commissione sottolinea il fatto che, in settori caratterizzati da sovracapacità come l'autotrasporto di merci, in linea di massima non possono essere concessi contributi per l'acquisto di veicoli di trasporto.

⁽¹⁹⁾ Decisione della Commissione del 9 dicembre 1998, N 598/98, Paesi Bassi (GU C 29 del 4.2.1999, pag. 13); decisione della Commissione del 4 maggio 1999, C 21/98, Italia citata; decisione della Commissione dell'8 luglio 1999, N 121/99, Austria citata; decisione della Commissione del 26 ottobre 1999, N 293/99, Belgio (VIK) citata.

⁽²⁰⁾ GU L 202 del 18.7.1998.

80. Tuttavia, è possibile concedere aiuti in connessione con l'acquisto di veicoli nuovi, qualora tale incentivo sia mirato al conseguimento di obiettivi generali di tutela dell'ambiente oppure della sicurezza e rappresenti effettivamente una compensazione per i costi connessi a norme tecniche più rigorose di quelle dettate dalla normativa nazionale o comunitaria.

81. L'articolo 3, n. 5 del d.d.l. regionale 106/1/A prevede che siano ammissibili a contributo esclusivamente le spese corrispondenti al sovraccosto dell'investimento necessario per conseguire obiettivi di tutela ambientale e degli standards di sicurezza migliorativi di quelli imposti dalle normative nazionali e comunitarie in materia. I contributi che verrebbero assegnati non supereranno in nessun caso i massimali istituiti dal punto 29 (30 %) e dal punto 35 (maggiorazione del 10 % per le PMI) della disciplina comunitaria per gli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente ⁽²¹⁾.

— *Aiuti per lo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e marittimi*

82. La Commissione osserva che l'aiuto destinato a finanziare nuovi servizi ferroviari e di cabotaggio costituisce un aiuto al funzionamento che, di norma, è incompatibile con il trattato ⁽²²⁾. Aiuti di questo genere possono essere autorizzati solo a titolo eccezionale ⁽²³⁾.

83. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti ⁽²⁴⁾ incoraggia il ricorso al trasporto ferroviario e ad altre modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente affinché diventino alternative concorrenziali rispetto all'autotrasporto. Parimenti, nella sua comunicazione sullo sviluppo del trasporto marittimo a corto raggio in Europa ⁽²⁵⁾, la Commissione sottolinea il ruolo che può svolgere la modalità marittima nel promuovere una mobilità sicura e sostenibile, nel rafforzare la coesione dell'Unione e nel migliorare l'efficienza dei trasporti grazie all'intermodalità.

84. Tuttavia, la Commissione ha l'obbligo di accertare che questi contributi non provochino distorsioni della concorrenza contrarie all'interesse comune, anche se l'obiettivo del previsto aiuto al funzionamento corrisponde alla politica della Commissione di conseguire una migliore distribuzione fra le varie modalità di trasporto.

85. In questa fase, la Commissione ha delle riserve in merito all'effettiva idoneità delle disposizioni di attuazione a garantire che i suddetti contributi siano non solo necessari ma anche strettamente proporzionati alla finalità di trasferire il traffico merci dalla strada ad altre modalità di trasporto più rispettose dell'ambiente. I dubbi della Commissione riguardano, in particolare, gli aspetti sotto indicati:

⁽²¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽²²⁾ Si vedano in particolare le decisioni relative all'avvio del procedimento ex articolo 88, n. 2 nel Caso C 2/97 del 20 gennaio 1997 (GU C 93 del 22.3.1997) e nel Caso C 21/98 del 4 maggio 1999 (GU C 227 del 28.8.1999).

⁽²³⁾ Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente (GU C 72 del 10.3.1994, pag. 3); Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità regionale (GU C 74 del 10.3.1998, pag. 9); Orientamenti comunitari per gli aiuti di Stato nel settore agricolo (GU C 28 dell'1.1.2000, pag. 2).

⁽²⁴⁾ La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte [COM(2001) 370 def.].

⁽²⁵⁾ COM(1999) 317 (GU C 37 del 3.2.2001).

86. La redditività degli aiuti. A parte i servizi nazionali, il contributo intende incoraggiare la creazione di servizi tra la regione Friuli-Venezia Giulia e l'Europa centro-orientale. La Commissione ritiene che, affinché il progetto risulti redditizio nel lungo termine, le autorità italiane dovranno assicurare che esso abbia il sostegno delle autorità degli Stati interessati.

87. Il beneficiario ha l'obbligo di praticare, per gli utenti di tali nuovi servizi, prezzi commisurati all'intensità dell'aiuto percepito. Non sembra tuttavia che tale obbligo sia sufficiente a garantire la futura redditività di questi servizi.

88. Proporzionalità. La prevista intensità del 30 % dei costi reali (definiti come differenza tra costi sostenuti e ricavi percepiti dal beneficiario per l'espletamento del servizio oggetto di contributo) non garantiscono che venga rispettato il consueto massimale di aiuto ⁽²⁶⁾ del 30 % delle spese ammissibili.

89. Assenza di indebite distorsioni della concorrenza. L'aiuto progettato non deve provocare spostamenti dei flussi di traffico fra porti vicini o servizi intermodali esistenti, attirando traffico che è già trasportato sulla catena intermodale. Allo stato attuale, il d.d.l. in esame non offre adeguate garanzie sotto questo profilo.

90. Inoltre, il d.d.l. non prevede meccanismi che garantiscano che il livello di distorsione delle condizioni di concorrenza indotte dal provvedimento risultino accettabili.

91. Inoltre, la Commissione ritiene che non sia sufficientemente garantita la trasparenza e la parità di trattamento degli operatori. La pubblicazione nel Bollettino ufficiale della Regione e di un avviso per estratto in almeno due quotidiani, uno dei quali a diffusione nazionale, non sembrano sufficienti.

92. In considerazione di quanto precede, la Commissione nutre dubbi circa la compatibilità dell'aiuto al funzionamento per l'avvio di servizi ferroviari e marittimi con l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato.

IV. DECISIONE

Alla luce delle suesposte considerazioni, la Commissione ha deciso:

- di chiedere all'Italia, in applicazione del procedimento ex articolo 88, paragrafo 2 del trattato CE, di presentare le proprie osservazioni e di fornire tutte le informazioni che possano risultare utili per valutare l'aiuto allo sviluppo di nuovi servizi ferroviari e marittimi, entro un mese dal ricevimento della presente lettera;
- di considerare le restanti misure di aiuto notificate compatibili con il trattato in virtù dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c) del trattato CE e di non sollevare alcuna obiezione.

La Commissione invita le autorità italiane a trasmettere immediatamente copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione desidera richiamare all'attenzione delle autorità italiane che l'articolo 88, paragrafo 3 del trattato CE ha effetto sospensivo e che, in forza dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio, essa può imporre allo Stato membro interessato di recuperare ogni aiuto illegale presso il beneficiario.

Con la presente la Commissione comunica all'Italia che informerà gli interessati attraverso la pubblicazione della presente lettera e di una sintesi della stessa nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*. Informerà inoltre gli interessati nei paesi EFTA firmatari dell'accordo SEE attraverso la pubblicazione di un avviso nel supplemento SEE della *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*, e informerà infine l'Autorità di vigilanza EFTA inviandole copia della presente. Tutti gli interessati anzidetti saranno invitati a presentare osservazioni entro un mese dalla data di detta pubblicazione.»

⁽²⁶⁾ L'intensità massima dell'aiuto contemplata nella proposta Marco Polo; doc. COM(2002) 54 def., del 4 febbraio 2002.
C 65/2000, Francia «Aiuti all'apertura di linee di trasporto marittimo a corto raggio» (GU C 37 del 3.2.2001, pag. 16).

Meddelelse om indledning af en undersøgelingsprocedure vedrørende handelshindringer som defineret i Rådets forordning (EF) nr. 3286/94 bestående af Tyrkiets foranstaltninger og handelspraksis i handelen med lægemidler

(2003/C 311/04)

Kommissionen modtog den 9. oktober 2003 en klage i henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EF) nr. 3286/94⁽¹⁾, i det følgende benævnt »forordningen«.

1. KLAGEREN

Klagen blev indgivet af European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations, i det følgende benævnt »EFPIA«, på vegne af virksomheder i EU, der eksporterer eller ønsker at eksportere de i klagen anførte varer til Tyrkiet. EFPIA er en ikke-profitsøgende sammenslutning, hvis opgave er at fremme lægemiddelindustrien og bistå den i at nå dens videnskabelige, tekniske, økonomiske og juridiske mål.

2. VARER

De pågældende varer henhører under KN-kode: 2936-2939, 2941 og 3001-3006.

Kommissionens undersøgelse kan også omfatte andre varer, navnlig varer, som af de interesserede parter, der tilkendegiver sig inden for nedenstående frist (se punkt 8), kan påvises at lide skade af den praksis, der hævdes at finde sted.

3. SAGSFREMSTILLING

Klagen vedrører handelshindringer, som tilsyneladende skyldes Tyrkiets praksis og foranstaltninger, der fører til manglende gennemsigtighed, diskriminerende anvendelse af ordningerne for import, salg og markedsføring af lægemidler, herunder diskriminerede prissætning, diskriminerende godkendelsesprocedurer for markedsføring af lægemidler og distributionskanaler. Klageren påpeger også, at der mangler beskyttelse af de kommercielt følsomme data, der indgives som led i godkendelsesproceduren for markedsføring.

4. PÅSTAND OM HANDELSHINDRINGER

EFPIA hævder, at den tyrkiske praksis omtalt i punkt 3 udgør en handelshindring, jf. artikel 2, stk. 1, i forordningen. Der er tale om følgende:

a) **Diskriminerende anvendelse af ordningen for import, salg og markedsføring af lægemidler, herunder ordningen for fastsættelse af priser, tilladte fortjenstmarginer og godtgørelse, lokale produktionskrav og distribution**

Klageren påstår, at der i Tyrkiet i loven og i praksis ved anvendelsen af ordningen for import, salg og markedsføring af læge-

midler, herunder godkendelsesproceduren for markedsføring af lægemidler og distribution og ordningerne for prissætning og godtgørelse, diskrimineres til skade for importerede lægemidler. Det betyder ifølge klageren, at importerede lægemidler stilles ringere end lokalt producerede nye og generiske varer, og at fordele i godtgørelsesordningen forbeholdes tyrkiske varer alene.

EFPIA hævder, at denne praksis er i strid med artikel 1 i GATT 1994 (mestbegunstigelsesprincippet), artikel III, stk. 4, i GATT 1994 (princippet om national behandling), artikel X, stk. 1, i GATT 1994 (gennemskuelig og offentliggørelse af love og forskrifter), artikel X, stk. 3, litra a), i GATT 1994 (ensartet og retfærdig administration/anvendelse af love og forskrifter) og artikel 2, stk. 1 og 2, i aftalen om tekniske handelshindringer (anvendelse af tekniske forskrifter). Klageren hævder endvidere, at Tyrkiets handelspraksis og foranstaltninger er i strid med artikel XI, stk. 1, (forbud mod nedlæggelse af forbud) og artikel 2 i TRIM-aftalen (forbud mod handelsrelaterede investeringsforanstaltninger, der er i strid med GATT-aftalens artikel III og XI).

b) **Andre påstande om handelshindringer**

Den anden påstand om handelshindringer vedrører den manglende beskyttelse af de kommercielt følsomme data, der indgives som led i godkendelsesproceduren for markedsføring. EFPIA hævder, at dette er et klart brud på artikel 39, stk. 3, i aftalen om handelsrelaterede intellektuelle ejendomsrettigheder (TRIPS-aftalen).

Endelig hævder klageren, at virkningen af de forskellige vilkårlige forskriftsprocedurer og den manglende gennemskuelig tilsammen betyder, at Tyrkiet ikke overholder sine forpligtelser i henhold til GATT 1994, artikel XXIII, stk. 1, litra b).

I lyset af de faktuelle oplysninger og det bevismateriale, Kommissionen har modtaget, er det dens opfattelse, at der er tilstrækkeligt umiddelbart bevis for, at de ovennævnte foranstaltninger og praksis i Tyrkiet, herunder især den diskriminerende anvendelse af ordningerne for import, salg og markedsføring af importerede lægemidler, distributions- og prissætningsforanstaltninger og fastsættelse af profitmarginer, diskriminerer importerede varer og derfor synes at være i strid med ovenstående artikler.

⁽¹⁾ Rådets forordning (EF) nr. 3286/94 af 22. december 1994 om fastsættelse af fællesskabsprocedurer på området for den fælles handelspolitik med henblik på at sikre udøvelsen af Fællesskabets rettigheder i henhold til internationale handelsregler, navnlig regler fastlagt i Verdenshandelsorganisationens regi (EFT L 349 af 31.12.1994, s. 71). Senest ændret ved forordning (EF) nr. 356/95 (EFT L 41 af 23.2.1995, s. 3).

5. PÅSTAND OM NEGATIVE HANDELSMÆSSIGE VIRKNINGER

EFPIA hævder, at dens medlemmer lider under negative handelsmæssige virkninger, jf. artikel 2, stk. 4, i forordningen, og at der er fare for, at de vil lide yderligere skade i nær fremtid.

Det tydeligste bevis på de negative handelsmæssige virkninger af Tyrkiets uigennemsigtige, diskriminerede og handelsbegrænsende lovgivning og praksis er tab af salg og indtægter, hvilket hovedsageligt skyldes den diskriminerende og uigennemskuelige måde, hvorpå ordningerne for prissætning og godtgørelse anvendes på. Andre negative virkninger skyldes de lokale produktionskrav, som medfører betydelige tab for den europæiske lægemiddelindustri og forringer dens konkurrenceevne, fordi den ikke kan udnytte stordriftsfordele. Dette har betydelige konsekvenser i form af tab af investeringer, skatteindtægter og job på grund af krav om, at produktionen flyttes til Tyrkiet.

Det fremgår af bevismaterialet for salgstab, at handelshindringerne har andre virkninger, idet de tyrkiske virksomheders uretmæssige tilegnelse og misbrug af de data, som EU-erhvervs-grenen har udarbejdet, efterfølgende benyttes til at få godkendt fremstillingen og markedsføringen af kopier af nye produkter.

Det ser derfor ud til, at der er umiddelbart bevis for negative handelsmæssige virkninger som omhandlet i artikel 2, stk. 4, i forordningen.

6. FÆLLESSKABETS INTERESSER

Lægemiddelindustrien beskæftiger mange mennesker i EU: i 2001 var der ca. 580 000 ansatte i denne industri. Eksporten udgør med ca. 19 % en væsentlig del af industriens omsætning.

Det er derfor af afgørende betydning, at handelshindringerne fjernes, og at EU's lægemidler sikres en retfærdig behandling på de hastigt voksende tredjelandsmarkeder såsom Tyrkiet. Det er også vigtigt at sikre, at EU's handelspartnere overholder deres forpligtelser i henhold til WTO-aftalen fuldt ud. Det er også i EU's interesse, at toldunionsaftalen mellem EU og Tyrkiet, som etablerer et særligt tæt forhold mellem de to lande, gennemføres korrekt. Mange af de punkter, der er påpeget i denne klage i henhold til forordningen om handelshindringer, har allerede været drøftet inden for rammerne af Det Blandede Udvalg for Toldunionen EF-Tyrkiet, Associeringsudvalget

EF-Tyrkiet og Associeringsrådet EF-Tyrkiet, men uden tilfredsstillende resultat. I løbet af denne undersøgelse vil Kommissionen fortsat se på mulighederne for ved hjælp af dialog at nå frem til en løsning, som fjerner de hindringer, der står i vejen for markedsadgangen, og tager højde for Tyrkiets forpligtelser i henhold til toldunionsaftalen mellem EF og Tyrkiet.

I lyset af ovenstående anses det for at være i EU's interesse at indlede en undersøgelsesprocedure i henhold til forordningen om handelshindringer.

7. PROCEDURE

Kommissionen har efter høring af det rådgivende udvalg, der er nedsat i henhold til forordningen, fastslået, at der foreligger tilstrækkelige beviser til at begrunde indledningen af en undersøgelsesprocedure for at fastlægge de retlige og faktuelle omstændigheder, og at dette er i EU's interesse, og den har derfor iværksat en undersøgelse i overensstemmelse med artikel 8 i forordningen.

Interesserede parter kan give sig til kende og skriftligt udtrykke deres mening om de specifikke spørgsmål, der er indeholdt i klagen, og fremlægge underbyggende dokumentation herfor.

Kommissionen vil endvidere høre parter, der, når de tilkendegiver sig, skriftligt anmoder herom, forudsat at de er direkte berørt af resultatet af proceduren.

Denne meddelelse offentliggøres i overensstemmelse med artikel 8, stk. 1, litra a), i forordningen.

8. FRIST

Oplysninger om sagen og anmodninger om at blive hørt skal være Kommissionen i hænde senest 30 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse og bedes indgivet skriftligt til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Handel
Ignacio García Bercero, Generaldirektoratet for Handel D/3
CHAR 9/74
B-1049 Bruxelles
Fax (32-2) 299 32 64

Begæring om negativattest/Anmeldelse i overensstemmelse med skema A/B**Sag COMP/D1/38.827**

(2003/C 311/05)

(EØS-relevant tekst)

1. Den 1. september 2003 modtog Kommissionen fra Società Per I Servizi Bancari (SSB Spa), Banksys SA og Interpay Nederland BV en begæring om negativattest for så vidt angår anvendelsen af EF-traktatens artikel 81, stk. 1, subsidiært fritagelse i henhold til EF-traktatens artikel 81, stk. 3, for en aftale om oprettelse af et joint venture, der i Europa skal stå for behandlingen af betalingstransaktioner foretaget med internationale kreditkort og debetkort.
2. Den anmeldte joint venture-aftale tjener to formål:
 - at udvikle de finansielle tjenester forbundet med behandlingen af korttransaktioner og levere disse tjenester, dvs. udstedelse af internationale kreditkort og debetkort og indgåelse af tilslutningsaftaler med de handlende, til tredjeparter på nye geografiske markeder uden for moderselskabernes hjemmemarkeder (dvs. Belgien, Italien og Nederlandene)
 - at oprette et selskab, der kan fungere som underleverandør til moderselskaberne i forbindelse med den behandling af betalingstransaktioner foretaget med internationale kreditkort og debetkort, som moderselskaberne tilbyder som en del af deres finansielle tjenester til kunder på deres nationale markeder. Moderselskaberne har aftalt, at de ikke vil konkurrere med joint venture-selskabet, og at de således helt og holdent vil overlade tilrådighedsstillelsen af de pågældende tjenester på de nye geografiske markeder til joint venture-selskabet.
3. Banksys, Interpay og SSB vil eje henholdsvis 24,5 %, 24,5 % og 51 % af joint venture-selskabet. Det vil blive stiftet i form af et aktieselskab med begrænset ansvar i henhold til belgisk lov og få hovedsæde i Bruxelles.
4. Kommissionens foreløbige analyse viser, at joint venture-selskabet ikke er et selvstændigt fungerende selskab, og det derfor kan falde ind under forordning nr. 17.
5. Kommissionen opfordrer hermed alle interesserede parter til at fremsætte de bemærkninger, de måtte have til den anmeldte aftale.
6. Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest 30 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse. De kan med angivelse af sag COMP/D1/38.827 SSB, Banksys, Interpay sendes til Kommissionen pr. fax (32-2) 295 01 28) eller med post til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Direktorat D
Kontor D-1 (Finansielle tjenesteydelser)
B-1049 Bruxelles.

Anmeldelse af samarbejdsaftaler**Sag COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Etablering af et samarbejde om pengeautomater (»ATM Alliance«)**

(2003/C 311/06)

(EØS-relevant tekst)

Den 12. september 2003 modtog Kommissionen en anmeldelse i henhold til artikel 2 og 4 i Rådets forordning nr. 17 fra følgende medlemmer af den såkaldte »ATM Alliance«: Barclays plc, Bank of America Corporation, The Bank of Nova Scotia, Westpac Banking Corporation, Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG og BNP Paribas (herefter »parterne«).

Formålet med de anmeldte aftaler er at give parternes kortholdere mulighed for at hæve penge verden over i parternes pengeautomater uden at skulle betale noget ekstragebyr og mod betaling af et nedsat eller slet intet transaktionsgebyr. Ekstragebyret er det gebyr, som ejeren af en pengeautomat opkræver direkte af andre bankers kortholdere, når de benytter automaten. Transaktionsgebyret betales af kortholderne til deres egen bank, når de benytter andre bankers pengeautomater. Alliancen er i princippet åben for et ubegrænset antal medlemmer, om end de skal opfylde visse kommercielle og tekniske kriterier. Alliancen forvaltes af selskabet LLC, som ovennævnte parter har stiftet.

I henhold til aftalerne om gebyrfrihed (»Fee Waiver Agreements«) må LLC ikke indgå aftaler om gebyrfrihed med finansieringsinstitutter, der udøver detailbankvirksomhed eller ejer eller driver et større netværk af pengeautomater på især parternes markeder, uden først at have indhentet skriftlig tilladelse fra den part, der opererer på det pågældende marked. Tilsvarende må en part heller ikke overføre fordelene ved de pågældende aftaler til associerede selskaber eller banker, de overtager, som udøver deres virksomhed på en anden parts eksklusivområde, medmindre LCC giver tilladelse hertil. Et eksklusivområde er defineret som en parts hjemmemarked eller det område, hvor en part primært udøver sin detailbankvirksomhed.

Ellers kan parterne frit indgå eller fastholde særskilte aftaler om frihed for betaling af ekstragebyrer, transaktionsgebyrer eller andre gebyrer forbundet med pengeautomater på deres egne eksklusivområder eller i lande, der ikke udgør eksklusivområder for andre parter. De må imidlertid ikke indgå særskilte aftaler om ekstragebyrer med banker beliggende på en anden parts eksklusivområde uden først at have modtaget skriftlig tilladelse hertil fra LLC.

Kommissionens foreløbige analyse viser, at de anmeldte aftaler kan falde ind under forordning nr. 17.

Kommissionen opfordrer hermed alle interesserede parter til at fremsætte de bemærkninger, de måtte have til de anmeldte aftaler.

Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest 20 dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse. De kan med angivelse af sagsnummer COMP/D1/38.818 ATM-Alliance sendes til Kommissionen pr. fax ((32-2) 296 98 07) eller med post til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Direktorat D / Kontor D.1 (Finansielle tjenesteydelser)
B-1049 Bruxelles.

**LISTE OVER FORSLAG TIL RETSAKTER SAMT ANDRE KOM-DOKUMENTER VEDTAGET AF
KOMMISSIONEN I 2003 (FØRSTE DEL)**

(2003/C 311/07)

KOM	2003	1	F		13.1.2003	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/25/EF om minimumsuddannelsesniveaueu for søfartserhverv
KOM	2003	2	F		15.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af de ved Rådets forordning (EF) nr. 1603/2000 indførte antidumpingforanstaltninger mod importen af ethanolamin med oprindelse i Amerikas Forenede Stater
KOM	2003	3	F		15.1.2003	Forslag til Rådets beslutning om beskyttelsesforanstaltninger mod Newcastle disease i USA
KOM	2003	4	F		14.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen om gennemførelsen af de overordnede økonomisk-politiske retningslinjer for 2002
KOM	2003	5	F		14.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen: At vælge at vokse: Viden, innovation og job i et sammenhængende samfund — Rapport til Det Europæiske Råds forårsmøde den 21. marts 2003 om Lissabon-strategien for økonomisk, social og miljømæssig fornyelse
KOM	2003	6	F		14.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg og Regionsudvalget Den fremtidige europæiske beskæftigelsesstrategi (EBS) »En strategi for fuld beskæftigelse og bedre job til alle«
KOM	2003	7	F		16.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af de antidumpingforanstaltninger, der indførtes ved Rådets forordning (EF) nr. 299/2001 vedrørende importen af kaliumpermanganat med oprindelse i Folkerepublikken Kina
KOM	2003	8	F		16.1.2003	Forslag til Rådets forordning om indførelse af en endelig antidumpingtold på importen af visse kornorienterede elektriske plader med oprindelse i Rusland
KOM	2003	9	F		16.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af de antidumpingforanstaltninger, der indførtes ved Rådets forordning (EF) nr. 1824/2001 på importen af lometændere med fyrsten, med gas som brændstof, ikke til genopfyldning, med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Taiwan
KOM	2003	10	F		16.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af de antidumpingforanstaltninger, der er indført ved Rådets forordning (EF) nr. 495/98 og ved Rådets forordning (EF) nr. 2413/95 på importen af ferrosiliciummangan med oprindelse i Folkerepublikken Kina og Ukraine
KOM	2003	11	F		22.1.2003	Udtalelse fra Kommissionen i henhold til EF-Traktatens artikel 251, stk. 2, tredje afsnit, litra c), om Europa-Parlamentets ændringer til Rådets fælles holdning til forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om ændring af Rådets direktiv 83/477/EØF om beskyttelse af arbejdstagere mod farerne ved under arbejdet at være udsat for asbest
KOM	2003	12	F		16.1.2003	Forslag til Rådets afgørelse om Fællesskabets holdning i Associeringsrådet vedrørende iværksættelsen af artikel 84 i Euro-Middelhavsaftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Kongeriget Marokko på den anden side
KOM	2003	13	F		17.1.2003	Forslag til Rådets afgørelse om den holdning, Fællesskabet skal indtage i Samarbejdsrådet, der er nedsat i partnerskabs- og samarbejdsaftalen mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Den Russiske Føderation på den anden side vedrørende fastlæggelsen af procedureregler for bilæggelse af tvister i forbindelse med aftalen

KOM	2003	14	F			16.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EØF) nr. 2092/91 om økologisk produktionsmetode for landbrugsprodukter og om angivelse heraf på landbrugsprodukter og levnedsmidler
KOM	2003	15	F			21.1.2003	Beretning fra Kommissionen til budgetmyndigheden om situationen pr. 31. december 2001 vedrørende garantier opført på det almindelige budget
KOM	2003	16	F			24.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet: Mod et juridisk bindende FN-instrument til fremme og beskyttelse af handicappedes rettigheder og værdighed
KOM	2003	17	F			21.1.2003	Grønbog: Europæisk rumpolitik
KOM	2003	18	F			24.1.2003	Forslag til Rådets direktiv om kontrol med lukkede højaktive strålekilder
KOM	2003	19	F			22.1.2003	Kommissionens rapport til Rådet og Europa-Parlamentet: Kommissionens tredje rapport til Rådet og Europa-Parlamentet om de statistiske oplysninger om antallet af dyr, som er anvendt til forsøg og andre videnskabelige formål i EU's medlemsstater
KOM	2003	20	F			20.1.2003	Forslag til Rådets forordning om toldmyndighedernes indgriben over for varer, der mistænkes for at krænke visse intellektuelle ejendomsrettigheder, og om de foranstaltninger, som skal træffes over for varer, der krænker visse intellektuelle ejendomsrettigheder
KOM	2003	21	F			21.1.2003	Beretning fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om gennemførelsen af det europæiske charter for små virksomheder
KOM	2003	22	F			22.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 772/1999 om indførelsen af en endelig antidumping- og udligningstold på importen af opdrættede atlantehavslaks med oprindelse i Norge
KOM	2003	23	F	1		21.1.2003	Forslag til Rådets forordning om fastlæggelse af den fælles landbrugspolitikkes fælles regler for ordninger for direkte støtte og fastlæggelse af støtteordninger for producenter af visse afgrøder
KOM	2003	23	F	2		21.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1257/1999 om støtte til udvikling af landdistrikterne fra Den Europæiske Udviklings- og Garantifond for Landbruget (EUGFL) og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2826/2000
KOM	2003	23	F	3		21.1.2003	Forslag til Rådets forordning om den fælles markedsordning for korn
KOM	2003	23	F	4		21.1.2003	Forslag til Rådets forordning om den fælles markedsordning for ris
KOM	2003	23	F	5		21.1.2003	Forslag til Rådets forordning om den fælles markedsordning for tørret foder for produktionsårene 2004/05 til 2007/08
KOM	2003	23	F	6		21.1.2003	Forslag til Rådets forordning om ændring af forordning (EF) nr. 1255/1999 om den fælles markedsordning for mælk og mejeriprodukter
KOM	2003	23	F	7		21.1.2003	Forslag til Rådets forordning om en afgift på mælk og mejeriprodukter
KOM	2003	26	F			21.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet: at tænke småt i et stadig større Europa
KOM	2003	27	F			21.1.2003	Grønbog: En iværksætterkultur i Europa

KOM	2003	29	F			17.1.2003	Forslag til Rådets direktiv om ændring af direktiv 78/660/EØF med hensyn til de beløb, der er udtrykt i euro
KOM	2003	30	F			23.1.2003	Forslag til Rådets forordning om EU's gennemførelse af toldbestemmelserne i associeringsaftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og dets medlemsstater på den ene side og Republikken Chile på den anden side
KOM	2003	31	F			27.1.2003	Beretning fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om tilladelse til at indføre undtagelsesbestemmelser i henhold til EF-traktatens artikel 19, stk. 2, forelagt i henhold til artikel 14, stk. 3, i direktiv 93/109/EF om valget og valgbarhed ved valg til Europa-Parlamentet
KOM	2003	32	F	1		30.1.2003	Forslag til Rådets direktiv (Euratom) om fastsættelse af de grundlæggende forpligtelser og generelle principper vedrørende sikkerheden i nukleare anlæg
KOM	2003	32	F	2		30.1.2003	Forslag til Rådets direktiv (Euratom) om forvaltning af brugt nukleart brændsel og radioaktivt affald
KOM	2003	33	F			27.1.2003	Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om fødevarerhygiejne. Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om særlige hygiejnebestemmelser for animalske fødevarer (forelagt af Kommissionen i henhold til EF-traktatens artikel 250, stk. 2)
KOM	2003	34	F			30.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen — Anden situationsrapport om økonomisk og social samhörighed
KOM	2003	35	F			27.1.2003	Forslag til Rådets afgørelse om forlængelse af gyldigheden af afgørelse 2002/148/EF om afslutning af konsultationerne med Zimbabwe i henhold til artikel 96 i AVS-EF-partnerskabsaftalen
KOM	2003	36	F			29.1.2003	Beretning fra Kommissionen til Rådet og Europa-Parlamentet om konjunkturstatistik indeholdende et resumé af kvalitetsrapporten i overensstemmelse med Rådets forordning (EF) nr. 1165/98 af 19. maj 1998
KOM	2003	37	F			30.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen til Rådet, Europa-Parlamentet, Det Økonomiske og Sociale Udvalg samt Regionsudvalget — Situation om gennemførelsen af de fælles evalueringsrapporter om kandidatlandenes beskæftigelsespolitikker
KOM	2003	38	F			24.1.2003	Ændret forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2236/95 om generelle regler for Fællesskabets finansielle støtte inden for transeuropæiske net (forelagt af Kommissionen i overensstemmelse med EF-traktatens artikel 250, stk. 2)
KOM	2003	39	F			29.1.2003	Forslag til Rådets forordning om tilladelse til et tilsætningsstof til foderstoffer
KOM	2003	40	F			30.1.2003	Meddelelse fra Kommissionen — Rapport om gennemførelsen af reformen
KOM	2003	42	F			31.1.2003	Beretning fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om gennemførelsen og evalueringen af Fællesskabets aktiviteter 1999-2001 til fordel for forbrugerne under den generelle ramme, som er blevet etableret ved afgørelse 283/1999/EF
KOM	2003	44	F			31.1.2003	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse om en generel ramme for finansiering af Fællesskabets aktioner til støtte for forbrugerpolitikken for perioden 2004-2007
KOM	2003	46	F			30.1.2003	Forslag til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv om foranstaltninger og procedurer til sikring af overholdelsen af intellektuelle ejendomsrettigheder

Anmeldelse af en planlagt fusion**(Sag COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics)****Det overvejes at behandle denne sag i henhold til den forenkledede procedure**

(2003/C 311/08)

(EØS-relevant tekst)

1. Den 12. december 2003 modtog Kommissionen i henhold til artikel 4 i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽¹⁾, senest ændret ved forordning (EF) nr. 1310/97 ⁽²⁾, en anmeldelse af en planlagt fusion, hvorved den amerikanske virksomhed Platinum Equity, LLP («Platinum») erhverver kontrol, jf. artikel 3, stk. 1, litra b), i nævnte forordning, over den britiske virksomhed Hays Logistics («Hays Logistics»), der for nuværende tilhører Hays plc koncernen, ved køb af aktier og aktiver.

2. De pågældende virksomheder udøver følgende erhvervsaktiviteter:

— Platinum: global organisation specialiseret i erhvervelse og strategisk ledelse af virksomheder verdensomspændende

— Hays Logistics: logistik i Europa.

3. På grundlag af en foreløbig undersøgelse finder Kommissionen, at den anmeldte fusion kan falde ind under forordning (EØF) nr. 4064/89. Den forbeholder sig dog sin endelige stilling til dette punkt. I henhold til Kommissionens meddelelse om en forenklet procedure for behandling af bestemte fusioner, jf. forordning (EØF) nr. 4064/89 ⁽³⁾, skal det bemærkes, at det overvejes at behandle denne sag i henhold til proceduren beskrevet i denne meddelelse.

4. Kommissionen opfordrer andre interesserede parter til at fremsætte deres eventuelle bemærkninger til den planlagte fusion.

Bemærkningerne skal være Kommissionen i hænde senest ti dage efter offentliggørelsen af denne meddelelse. Bemærkningerne med angivelse af sag COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics kan sendes til Kommissionen med telefax ((32-2) 296 43 01 eller 296 72 44) eller med posten til følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Konkurrence
Registreringskontoret for Fusioner
J-70
B-1049 Bruxelles.

⁽¹⁾ EFT L 395 af 30.12.1989, s. 1. Berigtigelse i EFT L 257 af 21.9.1990, s. 13.

⁽²⁾ EFT L 180 af 9.7.1997, s. 1. Berigtigelse i EFT L 40 af 13.2.1998, s. 17.

⁽³⁾ EFT C 217 af 29.7.2000, s. 32.

Meddelelse om ikke at modsætte sig en anmeldt fusion**(Sag COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft)**

(2003/C 311/09)

(EØS-relevant tekst)

Den 12. december 2003 besluttede Kommissionen ikke at modsætte sig ovennævnte fusion, idet den erklærede den forenelig med det fælles marked. Denne beslutning er baseret på artikel 6, stk. 1, litra b), i Rådets forordning (EØF) nr. 4064/89. Beslutningsteksten i sin helhed eksisterer kun på engelsk og vil blive offentliggjort, efter at eventuelle forretningshemmeligheder er udeladt. Den kan fås:

- i papirudgave gennem salgskontorerne for Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer (se liste på omslagets sidste side)
- i elektronisk udgave i »CEN«-versionen af Celex-databasen under dokumentnummer 303M3319. Celex er det datamatbaserede dokumentationssystem for europæisk fællesskabsret.

For yderligere oplysninger kontakt venligst:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Tlf. (352) 29 29 42718; fax (352) 29 29 42709.

III

(Oplysninger)

KOMMISSIONEN

MEDIA PLUS (2001-2005)

Iværksættelse af programmet til fremme af udvikling, distribution og markedsføring af europæiske audiovisuelle produktioner

Indkaldelse af forslag 92/03

Støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske film og til etablering af netværk af europæiske distributører

»Selektivt støttesystem«

(2003/C 311/10)

1. INDLEDNING

Denne meddelelse om indkaldelse af forslag er baseret på Rådets afgørelse 2000/821/EF af 20. december 2000 om iværksættelse af et program til fremme af udvikling, distribution og markedsføring af europæiske audiovisuelle produktioner (Media Plus — Udvikling, distribution og markedsføring 2001-2005), der er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* L 13 af 17. januar 2001, s. 35.

Blandt de aktiviteter, der skal gennemføres i henhold til nævnte rådsafgørelse, figurerer støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske kinematografiske film.

2. FORMÅL

Denne meddelelse henvender sig til europæiske distributører af kinematografiske film, hvis virksomhed bidrager til opfyldelsen af ovennævnte mål. I meddelelsen oplyses, hvorledes man får fat på de dokumenter, der er nødvendige for at kunne indlevere et forslag med henblik på at opnå fællesskabsstøtte.

Denne indkaldelse af forslag administreres af Kommissionen, Generaldirektorat for Uddannelse og Kultur, kontoret »Støtte til av-sektorens indhold«.

Europæiske virksomheder, der ønsker at svare på denne indkaldelse af forslag, kan få tilsendt et dokument med retningslinjer for fremlæggelse af forslag med henblik på at modtage økonomisk støtte til distributionssektoren — Støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske film og til etablering af netværk af europæiske distributører — »Selektivt støttesystem«, ved at rette henvendelse til nedenstående adresse pr. brev eller fax:

Europa-Kommissionen, Att. kontorchef Jacques Delmoly, GD EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruxelles, fax (32-2) 299 92 14.

Kommissionen påtager sig at sende retningslinjerne senest to dage efter modtagelsen af anmodningen.

Fristerne for indsendelse af forslag til ovennævnte adresse er som følger:

- 15. marts 2004
- 10. juli 2004
- 1. december 2004.

MEDIA PLUS (2001-2005)**Iværksættelse af programmet til fremme af udvikling, distribution og markedsføring af europæiske audiovisuelle produktioner****Indkaldelse af forslag 93/03****Støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske film****Støtte til agenter, som sælger europæiske biograffilm på det internationale marked**

(2003/C 311/11)

1. INDLEDNING

Denne meddelelse om indkaldelse af forslag er baseret på Rådets afgørelse 2000/821/EF af 20. december 2000 om iværksættelse af et program til fremme af udvikling, distribution og markedsføring af europæiske audiovisuelle produktioner (Media Plus — Udvikling, distribution og markedsføring 2001-2005), der er offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* L 13 af 17. januar 2001, s. 35.

Blandt de aktiviteter, der skal gennemføres i henhold til nævnte rådsafgørelse, figurerer støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske biograffilm.

2. FORMÅL

Denne meddelelse henvender sig til europæiske virksomheder, som har specialiseret sig i at distribuere europæiske biograffilm på det internationale marked (salgsagenter), og hvis virksomhed bidrager til opfyldelsen af ovennævnte mål. I meddelelsen oplyses, hvorledes man får fat på de dokumenter, der er nødvendige for at kunne indlevere et forslag med henblik på at opnå fællesskabsstøtte.

Denne indkaldelse af forslag administreres af Kommissionen, Generaldirektorat for Uddannelse og Kultur, kontoret »Støtte til av-sektorens indhold«.

Europæiske virksomheder, der ønsker at svare på denne indkaldelse af forslag, kan få tilsendt et dokument med retningslinjer for fremlæggelse af forslag med henblik på at modtage økonomisk støtte til distributionssektoren — Støtte til grænseoverskridende distribution af europæiske film — Støtte til agenter, som sælger europæiske biograffilm på det internationale marked, ved at rette henvendelse til nedenstående adresse pr. brev eller fax:

Europa-Kommissionen, Att. kontorchef Jacques Delmoly, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruxelles, fax (32-2) 299 92 14.

Kommissionen påtager sig at sende retningslinjerne senest to dage efter modtagelsen af anmodningen.

Fristen for indsendelse af forslag til ovennævnte adresse er den 28 februar 2004.

Asia IT&C Programmet — Indkaldelse af forslag 2004**EuropeAid/117839/C/G**

(2003/C 311/12)

Europa-Kommissionen indkalder forslag til samfinansiering af fælles projekter til fremme af overførsel af informationsteknologi mellem Europa og Asien i EU medlemslandene og 17 lande i Asien, med finansiel bistand fra De Europæiske Fællesskabers Asia IT&C Program etape to. Der henvises til »Guidelines for Applicants« på følgende adresse:

Europa-Kommissionen
Samarbejdskontoret EuropeAid
Direktorat D, Asien
Kontor D2, Asia IT&C Programmet:
L41 3/49
B-1049 Bruxelles

og på følgende internet websted:

<http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/asia-itc>

og

http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm

og via email til

europeaid-asia-itc@cec.eu.int

Fristerne for indgivelse af forslag er den 25. marts 2004, kl.16:00 centraleuropæisk tid, og den 24. juni 2004, kl.16:00 centraleuropæisk tid.

Forslag til projekter EuropeAid/117830/C/G
Integrering af Kønsaspektet i udviklingssamarbejdet

(2003/C 311/13)

Europa-Kommissionen indkalder forslag til projekter, der skal finde sted i udviklingslandene, for at forbedre kvinders adgang til at deltage i politiske beslutningsprocesser samt reducere kønsbetinget ulighed i uddannelse. Den finansielle støtte ydes under De Europæiske Fællesskabers budgetlinje »Integrering af Kønsaspektet i udviklingssamarbejdet«.

Den detaljerede vejledning for ansøgere kan fås på Samarbejdskontoret EuropeAid, F6, J-54 1/140 samt på følgende websted:

<http://europa.eu.int/comm/europeaid/cgi/frame12.pl>

Sidste frist for indsendelse af forslag er 12. februar 2004, kl. 16.00, centraleuropæisk tid.

Indkaldelse af forslag**Asia Pro Eco-programmet****EuropeAid/117860/C/G**

(2003/C 311/14)

Samarbejdskontoret EuropeAid indkalder forslag til »diagnosticeringsarbejde, teknologipartnerskaber, demonstrationsprojekter, underbygning af foranstaltningerne samt dialog om gennemførelse og praksis« i Asien med finansiel bistand fra EU's Asia Pro Eco-program, ALA, budgetpost B7-301 (projektnr. AIDCO/2001/0137).

Ansøgere kan finde en komplet vejledning på følgende internetadresser:

http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm

og

http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/asia-pro-eco/index_en.htm

Fristerne for indgivelse af forslag er

- den 3. maj 2004, kl. 16.00 centraleuropæisk tid (CET)
- den 4. oktober 2004, kl. 16.00 centraleuropæisk tid (CET).

Støtte til befolkningsgruppers tilbagevendelse til og reintegrering i Kosovo**Den Europæiske Unions CARDS-program****EuropeAid/117760/D/G/KOS**

(2003/C 311/15)

Det Europæiske Genopbygningsagentur indkalder forslag til gennemførelse af et tilbagevendelses- og reintegreringsprogram for befolkningsgrupper i Kosovo med finansiel støtte fra EU's CARDS-program. Støtteprogrammet for tilbagevendelse og reintegrering skal udvikle en bæredygtig tilbagevendelsesproces for hjemvendte og fordrevne, der ønsker at vende tilbage til deres oprindelsessted. Dette støtteprogram vil tage form af følgende aktiviteter: Fremme af dialogen, genopbygning af social og fysisk infrastruktur, genopførelse af boliger, lokalsamfundsudvikling samt selvstændigheds- og bæredygtighedsprogrammer, herunder støtte til lokalsamfundene i form af samarbejde og rådgivning for at bistå de lokale myndigheder med at forbedre adgangen til tjenester. Internationale organisationer/ngo'er vil blive opfordret til at indgive forslag, der dækker alle eller en kombination af ovennævnte aktiviteter. Denne foranstaltning vil fokusere på udvikling af et stærkt, grænseoverskridende program. Den fulde vejledning for ansøgere kan konsulteres i Det Europæiske Genopbygningsagentur, 1 Kosovo street, Pristina, Kosovo (kontaktperson Mary Walsh) og på internetadressen: www.ear.eu.int. Fristen for indgivelse af forslag er 1. april 2004.

Meddelelse om indkaldelse af forslag om bistand til politikker og aktioner vedrørende reproduktiv og seksuel sundhed og dermed forbundne rettigheder i udviklingslande

EuropeAid/117842/C/G

(2003/C 311/16)

Europa-Kommissionen afholder en begrænset indkaldelse af forslag i forbindelse med projekter, der finansieres af De Europæiske Fællesskabers program om bistand til politikker og aktioner vedrørende reproduktiv og seksuel sundhed og dermed forbundne rettigheder i udviklingslande. De komplette retningslinjer for ansøgere findes på nedenstående internetadresse:

<http://europa.eu.int/comm/europeaid/cgi/frame12.pl>

Fristen for indgivelse af forslag er torsdag den 26. februar 2004 kl. 16.00 (Bruxelles tid).
