

Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Gewährung von Beihilfen für die Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt

(2000/C 365 E/11)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(2000) 5 endg. — 2000/0023(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 28. Juli 2000)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere auf Artikel 71, 73 und 89,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Wirtschafts- und Sozialausschusses,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren des Artikels 251 des Vertrags,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Beseitigung von Unterschieden, die zu einer Verfälschung der Wettbewerbsbedingungen auf dem Verkehrsmarkt führen können, ist ein wesentliches Ziel der gemeinsamen Verkehrspolitik.

(2) Bei der Liberalisierung der Landverkehrssektoren sind erhebliche Fortschritte erzielt worden:

a) im Güterkraftverkehr wurde der Wettbewerb im internationalen Verkehr am 1. Januar 1993 eingeführt, und Kabotagetätigkeiten, wie sie erstmals am 1. Juli 1990 eingeführt wurden, unterliegen seit dem 1. Juli 1998 keiner Quotenregelung mehr ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 4059/89 des Rates vom 21. Dezember 1989 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 390 vom 30.12.1989, S. 3), ersetzt durch die Verordnung (EWG) Nr. 3118/93 des Rates vom 25. Oktober 1993 zur Festlegung der Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Güterkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 279 vom 12.11.1993, S. 1) bzw. die Verordnung (EWG) Nr. 881/92 des Rates vom 26. März 1992 über den Zugang zum Güterkraftverkehrsmarkt in der Gemeinschaft für Beförderungen aus oder nach einem Mitgliedstaat oder durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten (ABl. L 95 vom 9.4.1992, S. 1).

b) die Personenbeförderung im Straßenverkehr ist liberalisiert; ausgenommen sind nationale Liniendienste ⁽²⁾,

c) im Eisenbahnsektor ist der Zugang zur Infrastruktur für internationale Gruppierungen sowie Eisenbahnunternehmen, die Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr erbringen, eingeführt worden, und die Unabhängigkeit der Geschäftsführung sowie die Trennung der Rechnungsführung für den Betrieb der Infrastruktur einerseits und die Erbringung von Verkehrsleistungen andererseits wurden geregelt ⁽³⁾,

d) die Binnenschifffahrt wurde stufenweise liberalisiert, so daß im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft seit dem 1. Januar 2000 die Verträge frei geschlossen und die Frachtraten frei ausgehandelt werden ⁽⁴⁾, und

e) der Markt für Verkehrsleistungen im kombinierten Verkehr ist seit dem 1. Juli 1993 vollständig liberalisiert ⁽⁵⁾.

(3) Der Prozeß der Liberalisierung ist jedoch noch nicht in allen Sektoren des Landverkehrs abgeschlossen, und harmonisierte Verfahren zur Erhebung von Wegeentgelten als Ausgleich für nicht gedeckte Kosten der einzelnen Verkehrsträger wurden noch nicht eingerichtet; unter diesen Umständen können staatliche Beihilfen bestehen, die dem Koordinierungsbedarf im Bereich Verkehr gerecht werden und aus diesem Grunde auch weiterhin mit dem EG-Vertrag im Einklang stehen, sofern die Beihilfe nicht gegen andere Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts verstößt.

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 684/92 des Rates vom 16. März 1992 zur Einführung gemeinsamer Regeln für den grenzüberschreitenden Personenverkehr mit Kraftomnibussen (ABl. L 74 vom 20.3.1992, S. 1), zuletzt geändert durch Verordnung (EG) Nr. 11/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 (ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 1) und Verordnung (EG) Nr. 12/98 des Rates vom 11. Dezember 1997 über die Bedingungen für die Zulassung von Verkehrsunternehmen zum Personenkraftverkehr innerhalb eines Mitgliedstaats, in dem sie nicht ansässig sind (ABl. L 4 vom 8.1.1998, S. 10).

⁽³⁾ Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

⁽⁴⁾ Richtlinie 96/75/EG des Rates vom 19. November 1996 über die Einzelheiten der Befrachtung und der Frachtratenbildung im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Binnenschiffsgüterverkehr in der Gemeinschaft (ABl. L 304 vom 27.11.1996, S. 12).

⁽⁵⁾ Richtlinie 92/106/EWG des Rates über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 68 vom 17.12.1992, S. 38).

- (4) Die Artikel 87 bis 89 EG-Vertrag und die Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags⁽¹⁾ gelten für Beihilfen, die für den Eisenbahnverkehr, den Straßenverkehr und die Binnenschifffahrt bestimmt sind.
- (5) Artikel 73 enthält eine Ausnahmeregelung zu dem in Artikel 87 Absatz 1 ausgedrückten Verbot; diese Verordnung präjudiziert daher nicht die Frage, ob eine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 vorliegt. Diese Verordnung gilt ebenfalls unbeschadet anderer Artikel des Vertrags, wie z. B. Artikel 86 Absatz 2.
- (6) Insofern als durch Artikel 73 EG-Vertrag Beihilfen, die der Abgeltung mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen, für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden, erfolgt seine Umsetzung durch die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates⁽²⁾ in der geänderten Fassung. Insofern als durch Artikel 73 Beihilfen für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs dienen, sollten dementsprechend in einer Verordnung des Rates die Voraussetzungen festgelegt werden, unter denen davon ausgegangen wird, daß Beihilfen diesen Erfordernissen dienen.
- (7) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates⁽³⁾ sollte die weiter oben beschriebenen Ziele verwirklichen; sie muß jedoch nunmehr an den derzeitigen Rahmen für den Marktzugang angepaßt werden.
- (8) Die Gemeinschaftspolitik ist nunmehr darauf ausgerichtet, öffentlich-private Partnerschaften für neue Verkehrsinfrastrukturprojekte, insbesondere für Projekte, die als wichtig für den Ausbau des Transeuropäischen Netzes⁽⁴⁾ angesehen werden, zu fördern; die Bestimmungen über staatliche Beihilfen sollten in einer Weise angewandt werden, durch die Infrastrukturprojekte, an denen die Privatwirtschaft beteiligt ist, gegenüber Projekten ohne eine solche Beteiligung nicht benachteiligt werden; dementsprechend ist es angemessen, anstelle einer auf spezifische Arten von Projekten gerichteten Ausnahmeregelung eine allgemeine Ausnahmeregelung für an Betreiber der Infrastruktur zu gewährende Beihilfen zu erlassen.
- (9) Die öffentliche Finanzierung des Betriebs, der Instandhaltung oder der Bereitstellung von Teilen der Landverkehrsinfrastruktur, die allen potentiellen Nutzern im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht offenstehen, und deren Betreiber der Staat ist, fallen nicht unter Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag, da in diesem Fall eine Begünstigung eines Unternehmens, das mit anderen Unternehmen im Wettbewerb steht, nicht vorliegt.
- (10) Staatliche Beihilfen, die einem — öffentlichen oder privaten, aber vom Staat getrennten — Infrastrukturbetreiber für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Teilen der Landverkehrsinfrastruktur gewährt werden, wird als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angenommen, wenn der Betreiber mit Hilfe eines offenen, nichtdiskriminierenden Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurde, weil dadurch gewährleistet ist, daß die Höhe der staatlichen Fördermittel dem zur Erreichung des gewünschten Ergebnisses erforderlichen Marktpreis entspricht.
- (11) Falls jedoch eine bestimmte Beihilfe an einen Infrastrukturbetreiber nicht unter diese Annahme fällt, sollte diese weiterhin in dem Umfang als mit dem EG-Vertrag vereinbar zugelassen werden, der für die Verwirklichung des Projekts oder der Tätigkeit notwendig ist, vorausgesetzt, daß dadurch der Wettbewerb nicht in einem Maß verfälscht wird, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. So wird zum Beispiel davon ausgegangen, daß staatliche Unterstützung für Bau und Betrieb der Infrastruktur eines Terminals für den kombinierten Verkehr, der erhebliche Verkehrsströme von anderen Terminals abziehen würde, anstatt zu einer Verkehrsverlagerung von der Straße auf umweltfreundliche Verkehrsträger zu führen, den Wettbewerb in einem Maße verzerrt, das dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.
- (12) Darüber hinaus sollten die Bestimmungen aller geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Erhebung von Weegeentgelten bei der Feststellung der angemessenen Höhe der Fördermittel Berücksichtigung finden. Im Eisenbahnsektor ist dieses Konzept mit Artikel 7 Absatz 3 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates vereinbar, wo es heißt, daß die Mitgliedstaaten dem Betreiber der Infrastruktur unter Wahrung der Artikel 73, 87 und 88 EG-Vertrag Mittel zuweisen können, die in angemessenem Verhältnis zu den Aufgaben, der Größe und dem Finanzbedarf, insbesondere für Neuinvestitionen, stehen; dieselben Grundsatze sollten für Infrastrukturbetreiber in allen Sektoren des Landverkehrs gelten.
- (13) Die Gemeinschaft verfolgt seit einiger Zeit eine Politik, die auf die Schaffung eines dauerhaft tragfähigen Verkehrssystems ausgerichtet ist; diese Politik ermöglicht und fördert Ausgleichsmaßnahmen für anderweitig nicht gedeckte Zusatzkosten anderer konkurrierender Verkehrsträger, beispielsweise für die durch Beschädigung der Infrastruktur entstehenden Kosten, Kosten für Umweltbelastungen, Lärm, Verkehrsüberlastung, gesundheitliche Schäden und Unfälle.

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates vom 22. März 1999 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 83 vom 27.3.1999, S. 1).

⁽²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1).

⁽³⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1).

⁽⁴⁾ Schlußfolgerungen von der 2031. Tagung des Rates — Verkehr —, Absätze 4 und 5 über öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) im Zusammenhang mit Vorhaben für das Transeuropäische Netz (TEN), 11007/97 (Pressemitteilung: Luxemburg, 9.10.1997).

- (14) Im Hinblick auf die Beförderung von Gütern sollten Beihilferegelungen, die solche Maßnahmen in Verbindung mit der Nutzung von Infrastruktur vorsehen und nicht in unverhältnismäßiger Weise das Erreichen von Gemeinschaftszielen behindern, unterstützt werden. Dementsprechend sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet werden, halbwegs durchschaubar nachzuweisen, daß solche Regelungen geeignet sind, spezifische, nichtgedeckte Grenzkosten konkurrierender Verkehrsträger zu decken, wobei diese Regelungen befristet sein sollten. Allerdings sollte jede derartige staatliche Maßnahme, die von der Kommission genehmigt worden ist, im Prinzip verlängert werden dürfen, bis die spezifischen, nichtgedeckten externen und Infrastrukturkosten für die einzelnen Landverkehrsträger oder auch verkehrsträgerübergreifend internalisiert worden sind. Im Personenverkehr kann diese Frage in Betracht gezogen werden, wenn Verkehrsbetreiber im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht und insbesondere der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates Exklusivrechte oder finanzielle Ausgleichszahlungen beantragen.
- (15) Andere Beihilfen, die in den liberalisierten Sektoren gezahlt werden, sollten nach Artikel 87 EG-Vertrag, insbesondere auf ihren Beitrag zur Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige gemäß Absatz 3 Buchstabe c), überprüft werden.
- (16) Sofern in dieser Verordnung nichts Gegenteiliges festgelegt ist, müssen Beihilfen, die nach den Bestimmungen dieser Verordnung gewährt werden, nach Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag und Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 (jetzt Artikel 88) des EG-Vertrags gewährt werden, der Kommission notifiziert werden.
- (17) Beihilfen für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Infrastruktureinrichtungen — mit Ausnahme von Terminals für den kombinierten Verkehr, die Binnenschifffahrt oder den Straßenverkehr —, die ein integraler Bestandteil eines vorhandenen offenen Verkehrsnetzes mit einem einzigen Betreiber sind, können von der Kommission anhand in regelmäßigen Abständen vorgelegter allgemeiner Angaben wirksam überwacht werden, so daß sich eine spezielle Verpflichtung zur Vorabnotifizierung erübrigt.
- (18) Bei Beihilfen für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung der obengenannten Terminals oder in Fällen, wo der Betreiber der Infrastruktur nicht mit dem Betreiber des Netzes identisch ist, oder wo die Kapazität der betroffenen Infrastruktur vollständig oder zum Teil per Vertrag für ein oder mehrere Verkehrsunternehmen reserviert ist (was nicht mit der Zuweisung von Zugangsrechten zur offenen Infrastruktur zu verwechseln ist), ist mit größeren Auswirkungen auf den Wettbewerb zu rechnen, so daß die Verpflichtung zur Vorabnotifizierung aufrechterhalten werden sollte.
- (19) Um Transparenz und eine wirksame Überwachung zu gewährleisten, sollten Regeln festgelegt werden, nach denen die Mitgliedstaaten die durch diese Verordnung ausgenommenen Beihilfen dokumentieren sollten; es ist angemessen, daß die Kommission für den Jahresbericht, den die Mitgliedstaaten der Kommission vorlegen müssen, spezifische Anforderungen festlegt, was in Anbetracht der allgemeinen Verfügbarkeit der notwendigen Technologien auch computergestützte Informationen beinhaltet.
- (20) Die Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates⁽¹⁾ wurde erlassen, um Unterschiede zu beseitigen, die sich dadurch ergeben, daß der Staat den Eisenbahnunternehmen Lasten auferlegt oder Vorteile einräumt; gemäß der Richtlinie 91/440/EWG des Rates sind die Mitgliedstaaten nunmehr verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Eisenbahnunternehmen den Status unabhängiger Betreibergesellschaften erhalten, die unternehmerisch handeln und sich den Erfordernissen des Marktes anpassen, weswegen solche Unterschiede entweder beseitigt worden sind oder beseitigt werden sollten.
- (21) Die Bestimmungen von Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates sind inzwischen überholt; insofern als die Mitgliedstaaten Eisenbahnunternehmen für einen Übergangszeitraum auch weiterhin nach Artikel 4 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates fördern, wird die Kommission dafür sorgen müssen, daß die Höhe der Fördermittel streng auf den Betrag begrenzt bleibt, der notwendig ist, um die Eisenbahnunternehmen für die noch verbleibenden finanziellen Lasten zu entschädigen; deshalb müssen solche Ausgleichszahlungen der Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag notifiziert werden; die in der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 enthaltene Ausnahmeregelung zur Notifizierungsverpflichtung sollte aufgehoben werden —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Geltungsbereich

Diese Verordnung gilt für Beihilfen, die der Koordinierung des Eisenbahnverkehrs, des Straßenverkehrs und der Binnenschifffahrt dienen.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung gelten nachstehende Begriffsbestimmungen:

— *Verkehrsinfrastruktur*: ortsfeste Anlagen zur Beförderung und zum Umschlag von Personen und Gütern und damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme, die für den Betrieb dieser Anlagen erforderlich sind;

— *Betreiber der Infrastruktur*: jedes öffentliche, private oder öffentlich-private Unternehmen, das Teile der Verkehrsinfrastruktur betreibt, instand hält oder bereithält;

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 8).

- *Verkehrsunternehmen*: jedes Unternehmen, das einen bestimmten Teil der Verkehrsinfrastruktur entweder ausschließlich zu seinem eigenen Nutzen oder als Anbieter von Dienstleistungen für andere Personen oder Unternehmen in Anspruch zu nehmen wünscht;
- *Spezifische, nichtabgeholte externe und Infrastruktur-Kosten*: Kosten, die nicht über spezifische Entgelte vom Nutzer der Verkehrsinfrastruktur eingefordert werden. Dazu können Beschädigungen der Infrastruktur, Umweltverschmutzung, Lärm, Stau, Gesundheits- und Unfallkosten gehören.

Artikel 3

Infrastrukturbeihilfen

- (1) Beihilfen, die einem Betreiber der Infrastruktur für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Teilen der Landverkehrsinfrastruktur gewährt werden, ist mit dem EG-Vertrag vereinbar, sofern die Beihilfe in Relation zur Gesamtfinanzierung des Projekts
- a) notwendig ist, damit das Projekt oder die Tätigkeit verwirklicht werden kann, und
 - b) nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führt, die aufgrund ihres Umfangs dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.
- (2) Bei der Bewertung gemäß diesem Artikel sollen die Bestimmungen aller zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe gewährt wird, geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften über die Erhebung von Infrastrukturgebühren berücksichtigt werden.

Artikel 4

Beihilfen für die Nutzung der Infrastruktur

- (1) Eine Regelung zur Gewährung von Beihilfen an Verkehrsunternehmen zum Zwecke der Nutzung der Infrastruktur für den Güterverkehr ist mit dem EG-Vertrag vereinbar, sofern
- a) die Regelung für die Dauer von höchstens drei Jahren gilt,
 - b) auf der Grundlage einer vergleichenden Kostenanalyse nachgewiesen wird, daß solche Beihilfen auf Ausgleichszahlungen für spezifische, sonst nicht gedeckte externe und Infrastrukturkosten für die Nutzung der konkurrierenden Verkehrsinfrastruktur beschränkt sind und keine solchen sonst nicht gedeckten Kosten für die Nutzung der betreffenden Infrastruktur enthalten,
 - c) die Regelung gewährleistet, daß die Beihilfen auf nichtdiskriminierende Weise an Verkehrsunternehmen innerhalb desselben Verkehrsträgers gewährt werden, und
 - d) die Beihilfe nicht zu einer Wettbewerbsverzerrung führt, die aufgrund ihres Umfangs dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft.

- (2) Bei Bewertungen gemäß diesem Artikel sollen die Bestimmungen der zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beihilfe gewährt wird, geltenden gemeinschaftlichen Rechtsvorschriften zur Definition oder Veranschlagung externer Kosten berücksichtigt werden.

Artikel 5

Allgemeine Bedingungen

- (1) Geht ein Unternehmen, dem gemäß dieser Verordnung eine Beihilfe gewährt wurde, nicht nur der subventionierten Tätigkeit, sondern auch noch einer anderen Wirtschaftstätigkeit nach, so werden die Fördermittel über getrennte Konten verbucht und dahingehend verwaltet, daß eine Umbuchung zu anderen Tätigkeiten nicht möglich ist.
- (2) Bei der Berechnung der zulässigen Höhe der gemäß den Bestimmungen dieser Verordnung zu gewährenden Beihilfen sind alle anderen für denselben Zweck gewährten Beihilfen aus staatlichen oder aus Gemeinschaftsmitteln zu berücksichtigen.

Artikel 6

Notifizierung

- (1) Beihilfen, die für den Betrieb, die Instandhaltung oder die Bereitstellung von Teilen einer Landverkehrsinfrastruktur, mit Ausnahme von Terminals für Transportvorgänge im kombinierten Verkehr, auf Binnenwasserstraßen oder Straßen, gewährt werden, brauchen nicht nach Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag notifiziert zu werden, sofern folgende Voraussetzungen erfüllt sind:
- a) die Infrastruktur ist integraler Bestandteil eines Netzes, das denselben Betreiber hat wie die besagte Infrastruktur und das auf nicht diskriminierende Weise allen natürlichen oder juristischen Personen zugänglich ist, die es nutzen wollen,
 - b) die Kapazität der Infrastruktur wird nicht vollständig oder teilweise einem oder mehreren Verkehrsunternehmen vorbehalten.
- (2) Verkehrsträgerspezifische Eisenbahnterminals und Bahnhöfe gelten als integrale Bestandteile des Eisenbahnnetzes.

Artikel 7

Informationsanforderungen

- (1) Im Zusammenhang mit Beihilfen im Sinne von Artikel 6
- a) müssen die Mitgliedstaaten eine ausführliche Dokumentation erstellen. Diese Dokumentation muß alle Angaben enthalten, die erforderlich sind, um zu belegen, daß die in dieser Verordnung dargelegten Voraussetzungen für die Gewährung einer Ausnahmeregelung erfüllt sind. Die Mitgliedstaaten unterliegen dieser Dokumentationspflicht für einen Zeitraum von 10 Jahren ab dem Datum der Gewährung der Beihilfe. Auf schriftlichen Antrag übermitteln die Mitgliedstaaten der Kommission innerhalb von 20 Arbeitstagen oder einer im Antrag der Kommission genannten längeren Frist Kopien dieser Dokumentation;

b) sind die Mitgliedstaaten außerdem verpflichtet, der Kommission jährlich bis spätestens zum 31. März für das vorangegangene Kalenderjahr zusammenfassende Angaben über umgesetzte Beihilferegulungen sowie über außerhalb solcher Regelungen gewährte Einzelbeihilfen in der laut Anhang vorgesehenen Form zu übermitteln, und zwar insbesondere

- eine Beschreibung des geförderten Projekts einschließlich des genauen Beihilfebetrags, der Gesamtkosten des Projekts, Name des Begünstigten und Zeitplan,
- künftige Pläne oder Regelungen für den Betrieb der betreffenden Infrastruktur und für den Zugang zu dieser Infrastruktur,
- alle weiteren für die Prüfung einer staatlichen Beihilfe möglicherweise relevanten Angaben.

(2) Diese Angaben sind erstmals am 31. März des Jahres vorzulegen, das auf das erste volle Kalenderjahr nach Inkrafttreten dieser Verordnung folgt. Die zu jenem Termin vorzulegenden Angaben sollten den Zeitraum vom Inkrafttreten der Verordnung bis zum Ende jenes Kalenderjahres abdecken und auch in computergestützter Form vorgelegt werden.

Artikel 8

Überwachung dieser Verordnung

Ein beratender Ausschuß wird hiermit gemäß Artikel 79 EG-Vertrag eingesetzt. Er setzt sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammen, und den Vorsitz führt der Vertreter der Kommission. Der Ausschuß darf alle allgemeinen Fragen, die die

Durchführung dieser Verordnung betreffen, prüfen und dazu Stellung nehmen.

Artikel 9

Aufhebung

- (1) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates in ihrer geänderten Fassung wird aufgehoben.
- (2) Artikel 4 Absätze 2, 3 und 4 sowie Artikel 13 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates in ihrer geänderten Fassung werden gestrichen.

Artikel 10

Übergangsregelungen und Inkrafttreten

- (1) Beihilfenregelungen, welche aufgrund von Artikel 5 der Verordnung 1107/70, wie abgeändert, vom dem in Artikel 88 Absatz 3 des Vertrags vorgesehenen Verfahren ausgenommen wurden, sollen für die Dauer von 12 Monaten ab Inkrafttreten dieser Verordnung weiterhin von diesem Verfahren ausgenommen sein.
- (2) Die Mitgliedsstaaten ändern solche Beihilfenregelungen um sie mit Artikel 6 dieser Verordnung in Einklang zu bringen, und sie benachrichtigen die Kommission von den diesbezüglichen Maßnahmen.
- (3) Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach dem Datum ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* in Kraft. Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

ANHANG

Begleitbogen zu den zusammenfassenden Angaben über gewährte Einzelbeihilfen oder umgesetzte Beihilferegulungen

Mitgliedstaat (Region):

Datum der Umsetzung (Beihilferegulung) oder Gewährung (Einzelbeihilfe):

Name und Anschrift der zuständigen Behörde:

Bezeichnung der umgesetzten Beihilferegulung oder Name des Empfängers der Einzelbeihilfe:

Beihilfezweck:

Rechtsgrundlage:

Haushaltsmittel:

Beihilfeintensität:

Laufzeit:

Sonstige Angaben (fakultativ):
