

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
<i>I Mitteilungen</i>		
Kommission		
98/C 211/01	ECU.....	1
98/C 211/02	Verzeichnis der von der Kommission an den Rat weitergeleiteten Dokumente für den Zeitraum vom 22.6. bis 26.6.1998 ⁽¹⁾	2
98/C 211/03	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.1142 — Commercial Union/General Accident) ⁽¹⁾	3
98/C 211/04	Einheitliche Anwendung der Kombinierten Nomenklatur (KN) (Tarifizierung von Waren)	4
98/C 211/05	Staatliche Beihilfen — C 21/98 (N 403/97) — Italien ⁽¹⁾	5
98/C 211/06	Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 92 und 93 des EG-Vertrags — Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden ⁽¹⁾	16
98/C 211/07	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß (Sache Nr. IV/M.1110 — VAW/Reynolds Metals) ⁽¹⁾	17
<i>II Vorbereitende Rechtsakte</i>		
Kommission		
98/C 211/08	Vorschlag für einen Beschluß des Europäischen Parlaments und des Rates über ein einheitliches Finanzierungs- und Planungsinstrument für die Förderung der kulturellen Zusammenarbeit (Programm Kultur 2000) ⁽¹⁾	18

Informationsnummer

Inhalt (Fortsetzung)

Seite

III *Bekanntmachungen*

Kommission

98/C 211/09	Media II — Entwicklung und Vertrieb (1996—2000) — Durchführung des Programms zur Förderung der Entwicklung und des Vertriebs der europäischen audiovisuellen Werke — Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen 8/98 — Unterstützung beim Vertrieb und bei der Verbreitung der audiovisuellen Werke und der europäischen Filme — Unterstützung bei der Herausgabe und dem Vertrieb europäischer audiovisueller Werke im Bereich Multimedia	25
98/C 211/10	Ergebnisse der Ausschreibungen (Nahrungsmittelhilfe der Gemeinschaft)	26
98/C 211/11	Bekanntmachung einer Ausschreibung über die Kürzung des Zolls für die Einfuhr von Mais aus Drittländern	27

I

(Mitteilungen)

KOMMISSION

ECU ⁽¹⁾

6. Juli 1998

(98/C 211/01)

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken	40,7371	Finnmark	6,00358
Dänische Krone	7,52733	Schwedische Krone	8,78627
Deutsche Mark	1,97526	Pfund Sterling	0,663337
Griechische Drachme	330,458	US-Dollar	1,09112
Spanische Peseta	167,629	Kanadischer Dollar	1,60428
Französischer Franken	6,62148	Japanischer Yen	153,237
Irishes Pfund	0,784417	Schweizer Franken	1,66342
Italienische Lira	1946,18	Norwegische Krone	8,38965
Holländischer Gulden	2,22677	Isländische Krone	78,4736
Österreichischer Schilling	13,8966	Australischer Dollar	1,77476
Portugiesischer Escudo	202,098	Neuseeländischer Dollar	2,12322
		Südafrikanischer Rand	7,17414

Die Kommission verfügt jetzt über einen Fernschreiber mit Abrufmöglichkeit, der die Umrechnungskurse in den wichtigsten Währungen automatisch mitteilt. Die Kurse sind börsentäglich ab 15.30 Uhr bis 13 Uhr am folgenden Tag abrufbar.

Dabei ist in folgender Weise zu verfahren:

- Fernschreib-Nr. 23789 in Brüssel wählen;
- eigene Fernschreib-Nummer angeben;
- den Code „cccc“ eingeben, der den Abruf der Umrechnungskurse des Ecu auslöst;
- den Ablauf der Übertragung nicht unterbrechen; das Ende der Mitteilung wird automatisch durch den Code „ffff“ angezeigt.

Vermerk: Außerdem verfügt die Kommission über Fernkopierer mit Abrufmöglichkeit (unter Nr. 296 10 97 und Nr. 296 60 11), über die die jeweils relevanten Daten zur Berechnung der im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anwendbaren Umrechnungskurse täglich abgefragt werden können.

⁽¹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 3180/78 des Rates vom 18. Dezember 1978 (ABl. L 379 vom 30.12.1978, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1971/89 (ABl. L 189 vom 4.7.1989, S. 1).
Beschuß 80/1184/EWG des Rates vom 18. Dezember 1980 (Abkommen von Lome) (ABl. L 349 vom 23.12.1980, S. 34).

Entscheidung Nr. 3334/80/EGKS der Kommission vom 19. Dezember 1980 (ABl. L 349 vom 23.12.1980, S. 27).

Haushaltsordnung vom 16. Dezember 1980 betreffend den allgemeinen Haushalt der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 345 vom 20.12.1980, S. 23).

Verordnung (EWG) Nr. 3308/80 des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. L 345 vom 20.12.1980, S. 1).

Entscheidung des Rates der Gouverneure der Europäischen Investitionsbank vom 13. Mai 1981 (ABl. L 311 vom 30.10.1981, S. 1).

**VERZEICHNIS DER VON DER KOMMISSION AN DEN RAT WEITERGELEITETEN
DOKUMENTE FÜR DEN ZEITRAUM VOM 22.6. BIS 26.6.1998**

(98/C 211/02)

(Text von Bedeutung für den EWR)

*Diese Dokumente sind bei den auf der Rückseite des Amtsblattes aufgeführten Vertriebsbüros
erhältlich*

Code	Katalognummer	Titel	Tag der Annahme durch die Kommission	Tag der Weiterleitung an den Rat	Seitenzahl
KOM(1998) 374	CB-CO-98-399-DE-C	Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament und den Wirtschafts- und Sozialausschuß: Elektronischer Handel und indirekte Steuern	17.6.1998	22.6.1998	10
KOM(1998) 382	CB-CO-98-395-DE-C	Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren von Kaliumpermanganat mit Ursprung in Indien und der Ukraine und zur endgültigen Vereinnahmung des vorläufigen Zolls	22.6.1998	22.6.1998	21
KOM(1998) 384	CB-CO-98-401-DE-C	Vorschlag für eine Verordnung (EG, EGKS, Euratom) des Rates zur Festsetzung der Berichtigungskoeffizienten, die mit Wirkung vom 1. Januar 1998 auf die Dienstbezüge der Beamten der Europäischen Gemeinschaften in Drittländern anwendbar sind ⁽²⁾	22.6.1998	23.6.1998	19
KOM(1998) 393	CB-CO-98-408-DE-C	Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über die Untersagung von Investitionen in der Republik Serbien	24.6.1998	24.6.1998	7
KOM(1998) 397	CB-CO-98-409-DE-C	Stellungnahme der Kommission gemäß Artikel 189b Absatz 2 Buchstabe d) des EG-Vertrags zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments des gemeinsamen Standpunkts des Rates betreffend den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über Maßnahmen gegen die Verunreinigung der Luft durch Emissionen von Kraftfahrzeugen und zur Änderung der Richtlinie 70/220/EWG in bezug auf leichte Nutzfahrzeuge ⁽³⁾	24.6.1998	24.6.1998	5
KOM(1998) 387	CB-CO-98-402-DE-C	Vorschlag für eine Entscheidung des Rates über eine gemeinsame technische Vorschrift für die Bedingungen des Anschaltens von Endeinrichtungen (ausgenommen Geräte, die Sprachtelefoniedienste in gerechtfertigten Fällen unterstützen), bei denen die Netzadressierung gegebenenfalls durch Zeichengabe im Zweitonmehrfrequenzwahlverfahren erfolgt, an analoge öffentliche Fernsprechnetze ⁽³⁾	24.6.1998	25.6.1998	17
KOM(1998) 364	CB-CO-98-400-DE-C	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 76/308/EWG des Rates über die gegenseitige Unterstützung bei der Beitreibung von Forderungen im Zusammenhang mit Maßnahmen, die Bestandteil des Finanzierungssystems des Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft sind, sowie von Abschöpfungen und Zöllen und bezüglich der Mehrwertsteuer und bestimmter Verbrauchsteuern	25.6.1998	26.6.1998	20

Code	Katalognummer	Titel	Tag der Annahme durch die Kommission	Tag der Weiterleitung an den Rat	Seitenzahl
KOM(1998) 390	CB-CO-98-405-DE-C	Vorschlag für einen Beschluß des Rates über den Abschluß des Abkommens in Form eines Briefwechsels über die vorläufige Anwendung des Protokolls zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Republik Madagaskar über die Fischerei vor der Küste Madagaskars für die Zeit vom 21. Mai 1998 bis zum 20. Mai 2001 Vorschlag für eine Verordnung (EG) des Rates über den Abschluß des Protokolls zur Festlegung der Fangmöglichkeiten und der finanziellen Gegenleistung nach dem Abkommen zwischen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und der Regierung der Republik Madagaskar über die Fischerei vor der Küste Madagaskars für die Zeit vom 21. Mai 1998 bis zum 20. Mai 2001	25.6.1998	26.6.1998	27

(¹) Dieses Dokument enthält ein Formblatt „Auswirkungen des Vorschlags auf die Unternehmen, insbesondere auf kleine und mittlere Unternehmen (KMU)“.

(²) Dieses Dokument wird im Amtsblatt veröffentlicht.

(³) Text von Bedeutung für den EWR.

NB: Die KOM-Dokumente sind im Jahresabonnement bzw. im thematischen Abonnement oder als Einzelnummer erhältlich; in diesem Fall richtet sich der Preis nach der Seitenzahl.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß
(Sache Nr. IV/M.1142 — Commercial Union/General Accident)

(98/C 211/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 6. Mai 1998 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier, bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronik-Format, über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 398M1142. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B),
2, rue Mercier,
L-2985 Luxemburg,
Tel. (352) 29 29-42455, Fax (352) 29 29-42763.

EINHEITLICHE ANWENDUNG DER KOMBINIERTEN NOMENKLATUR (KN)
(Tarifizierung von Waren)

(98/C 211/04)

Veröffentlichung der Erläuterungen gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2658/87 des Rates vom 23. Juli 1987 über die zolltarifliche und statistische Nomenklatur sowie den Gemeinsamen Zolltarif⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1048/98⁽²⁾

Die Erläuterungen zur Kombinierten Nomenklatur der Europäischen Gemeinschaften⁽³⁾ werden wie folgt geändert:

1. Seite 85

1806 90 11
und Pralinen, auch gefüllt
1806 90 19

Folgender Text wird zugefügt:

„Für den Begriff ‚gefüllt‘ gelten die Erläuterungen zu Unterposition 1806 31 des HS sinngemäß.“

2. Seite 88

Folgender Text wird zugefügt:

1905 90 30 Brot ohne Zusatz von Honig, Eiern, Käse oder Früchten, auch mit einem Gehalt an Zuckern oder Fetten, bezogen auf die Trockenmasse, von jeweils 5 GHT oder weniger

Folgender Text wird zugefügt:

„Der Begriff ‚Brot‘ umfaßt Erzeugnisse verschiedener Größen.“

⁽¹⁾ ABl. L 256 vom 7.9.1987, S. 1.

⁽²⁾ ABl. L 151 vom 21.5.1998, S. 1.

⁽³⁾ ABl. C 342 vom 5.12.1994, S. 1.

STAATLICHE BEIHILFEN

C 21/98 (N 403/97)

Italien

(98/C 211/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

*(Artikel 92 bis 94 des Vertrags zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft)***Mitteilung der Kommission gemäß Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag an die übrigen Mitgliedstaaten und anderen Beteiligten über Maßnahmen zur Förderung der Umstrukturierung des Straßengüterverkehrs und der Weiterentwicklung der Intermodalität (Gesetz Nr. 454 vom 23.12.1997)**

Die Kommission hat die italienische Regierung mit dem folgenden Schreiben von ihrer Entscheidung in Kenntnis gesetzt, das Verfahren nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

„Hiermit beehrt sich die Kommission, die italienischen Behörden davon zu unterrichten, daß sie nach Prüfung der von ihnen eingereichten Informationen über die im Betreff genannte Beihilferegelung beschlossen hat, das Verfahren gemäß Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

I. VORGESCHICHTE

Mit der Note Nr. 2725 vom 24. April 1997 unterrichteten die italienischen Behörden die Kommission von der Gesetzesvorlage Nr. 3270 über die Umstrukturierung des Straßengüterverkehrs und die Weiterentwicklung der Intermodalität. Sie wurde im Generalsekretariat unter N 403/97 registriert.

Am 23. Mai 1997 und am 16. Juni 1997 wurden den italienischen Behörden zwei Ersuchen um ergänzende Informationen übermittelt. Am 11. Juli 1997 fand in Brüssel eine bilaterale Sitzung statt, auf der die Zielsetzung der Gesetzesvorlage erhellte und die mit den geplanten Maßnahmen verbundenen Probleme unter gemeinschaftsrechtlichen Gesichtspunkten geprüft werden sollten. Zum Abschluß dieser Sitzung verpflichteten sich die italienischen Behörden, der Kommission unverzüglich einen geänderten Gesetzentwurf zu übermitteln, der den von Seiten der Kommissionsdienststellen vorgebrachten Bemerkungen Rechnung tragen sollte.

Im September und November 1997 gingen zwei revidierte Fassungen des Gesetzentwurfs bei der Kommission ein; sie wurden auf den bilateralen Sitzungen vom 3. Oktober 1997 und 14. November 1997 geprüft. Auf beiden Sitzungen wie auch mit Schreiben vom 11. November 1997 haben die Dienststellen der Kommission darauf hingewiesen, daß trotz der an dem notifizierten Text vorgenommenen Änderungen nach wie vor Pro-

bleme hinsichtlich der Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Gemeinschaftsrecht bestanden.

Mit Vermerk Nr. 8392 der Ständigen Vertretung vom 12. Dezember 1997 antworteten die italienischen Behörden auf das Schreiben der Kommission vom 11. November 1997. Im Rahmen einer weiteren bilateralen Sitzung überreichten sie den Dienststellen der Kommission am 17. Dezember 1997 den von der Abgeordnetenkammer angenommenen Gesetzestext. Nach seiner Annahme durch den Senat erhielt der Text Gesetzeskraft als Staatsgesetz Nr. 454 vom 23. Dezember 1997, das am 31. Dezember 1997 im Amtsblatt der Italienischen Republik veröffentlicht und der Kommission am 30. Januar 1998 mit Vermerk Nr. 794 der Ständigen Vertretung übermittelt wurde.

II. BESCHREIBUNG DER MASSNAHME**1. Allgemeines**

Das Gesetz zielt darauf ab, die wirtschaftlichen und strukturellen Schwierigkeiten einzudämmen, mit denen der Straßengüterverkehr in Italien zu kämpfen hat, und die Intermodalität und den kombinierten Verkehr zu fördern. Zu diesem Zweck sind Beihilfemaßnahmen vorgesehen, die die Lage des Straßengüterverkehrs verbessern und den kombinierten Verkehr fördern, wobei auch einige Interventionen beim Eisenbahn- und Seeverkehr vorgesehen sind. Die hier vorgelegte Beschreibung folgt dem Aufbau des Gesetzestextes und faßt Fragestellungen zusammen, die zu ähnlichen Schlußfolgerungen führen können.

2. Beihilfe für den kombinierten Verkehr

Hier werden diejenigen Maßnahmen beschrieben, die ausdrücklich den kombinierten Verkehr betreffen. Im Gesetz sind einige den Straßengüterverkehr betreffende Maßnahmen im gleichen Artikel oder Absatz aufgezählt wie bestimmte Maßnahmen zugunsten des kombinierten Verkehrs.

In Artikel 1 Absatz 1 Buchstabe f) definiert das Gesetz den kombinierten Verkehr in weitgehender Anlehnung an die EG-Definition in Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG.

Der Titel und die in Artikel 2 Absatz 1 genannten Ziele begrenzen den Geltungsbereich des Artikels auf Maßnahmen zur Investition und Ausbildung, die dazu beitragen sollten, den Sektor gemäß den Erfordernissen des kombinierten Verkehrs weiterzuentwickeln. Allerdings zählt der Artikel auch andere Maßnahmen auf (Erwerb, Umstellung und Umrüstung des Fuhrparks) wie auch Maßnahmen, von denen auch andere Sektoren profitieren (Ausbildung). Sie werden hier unter Punkt 3 und 4 beschrieben.

Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a) ermächtigt die Regierung, Beihilfen für den Erwerb von Programmen und Gerät zur Einführung innovativer Technologien zu gewähren, die der Weiterentwicklung der Intermodalität förderlich sind. Hierbei handelt es sich um einen Begriff, den das Gesetz nicht definiert. Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe a) sieht die Möglichkeit vor, Darlehen mit fünfjähriger Laufzeit zu einem Zinssatz zu gewähren, der einem Drittel des Referenzsatzes entspricht, und zwar bis zu einer Höhe von 75 % der Investition und mit einer Höchstgrenze von 550 Mio. ITL.

Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) sieht einige staatliche Beihilfen vor für Investitionen in Immobilien und DV-Systeme, mit denen die Logistik und die Verwaltungsvorgänge optimiert werden sollen. Erwähnt werden auch folgende Einrichtungen, die offensichtlich intermodalen Charakter besitzen: „aree interportuali“ (Umschlagszentren), „centri intermodali“ (intermodale Zentren) und „piattaforme intermodali“ (intermodale Plattformen). Die Funktion dieser Einrichtungen sowie die zwischen ihnen bestehenden Unterschiede werden nicht weiter erläutert⁽¹⁾. Als letztes schreibt Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) vor, daß die Investitionsbeihilfen gemäß diesem Artikel mit den geltenden nationalen und gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften über den freien Wettbewerb konform sein müssen. Nach Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe b) können derartige Investitionen wie folgt subventioniert werden: im Fall von Immobilien durch Darlehen mit zehnjähriger Laufzeit mit einem Zinssatz, der einem Drittel des Referenzsatzes entspricht, und zwar bis zu einer Höhe von 60 % der Investition mit einer Höchstgrenze von 2 Mrd. ITL und im Fall von DV-Systemen durch Darlehen mit fünfjähriger Laufzeit zu einem Zins-

satz, der einem Drittel des Referenzsatzes entspricht, und zwar mit einer Höchstgrenze von 1 Mrd. ITL.

Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c) ermächtigt die Regierung, Beihilfen für den „Erwerb von Ladeeinheiten des intermodalen Verkehrs“ zu gewähren, „insbesondere solcher, die speziell für den kombinierten Verkehr gemäß den ADR/RID-Vorschriften für die Beförderung gefährlicher Güter bzw. den ATP-Vorschriften für die Beförderung verderblicher Güter bestimmt sind ...“. Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe c) sieht die Möglichkeit vor, Beihilfen in Form von Darlehen mit fünfjähriger Laufzeit zu einem Zinssatz zu gewähren, der einem Drittel des Referenzsatzes entspricht, und zwar bis zu einer Höhe von 70 % der Investition mit einer Höchstgrenze von 1 Mrd. ITL.

Artikel 5 Absatz 2 legt für den Straßengüterverkehr eine Senkung der Tarife für den Fall fest, daß die Beförderung im kombinierten Verkehr — per Eisenbahn, Seeweg oder Binnenschiffsverkehr — erfolgt. Dieser Nachlaß wird pauschal berechnet nach der Länge des Beförderungsweges und der Zunahme des Aufkommens des fraglichen Verkehrsträgers. Nach Artikel 5 Absatz 4 halten die Eisenbahn- und Schifffahrtsunternehmen für die durch diesen Nachlaß entstandenen Mindereinnahmen eine Entschädigung, wenn sie einen entsprechenden Antrag stellen und diesem eine jährliche Abrechnung beifügen.

Artikel 5 Absatz 3 sieht für die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße eine Befreiung von dem gemäß Gesetz Nr. 298 vom 6. Juni 1974 zu erhebenden Margentarif vor.

3. Beihilfen für Erwerb, Umstellung und Umrüstung des Fuhrparks

Mit dieser Maßnahme wird gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c) Satz 1 und Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe d) das allgemeine Ziel verfolgt, den Fuhrpark des italienischen Straßengüterverkehrs zu verbessern, d.h. die Schadstoffemissionen zu reduzieren und die Sicherheit zu erhöhen.

Die Maßnahme sieht Beihilfen für den Erwerb neuer Lastkraftwagen vor, wenn dadurch Lastkraftwagen desselben Unternehmens ersetzt werden, die vor mindestens zehn Jahren zugelassen wurden. Das begünstigte Unternehmen hat die entsprechende Genehmigung für das alte Fahrzeug zurückzugeben. Da jedoch keinerlei Verpflichtung besteht, dieses zu verschrotten, wird es in der Praxis verkauft und kann somit in Betrieb bleiben, so daß positive Wirkungen auf Abgase oder Sicherheit ausbleiben. Diese Maßnahme kann mit anderen Investitionsbeihilfen zugunsten des kombinierten Verkehrs im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a) bis c) kumuliert werden.

⁽¹⁾ Beispielsweise besitzt die italienische Staatliche Eisenbahn (FS) im Interporto von Bologna ein „centro logistico“ (logistisches Zentrum), das ausschließlich dem Straßengüterverkehr dient. Vergleiche Bericht der Europäischen Kommission, Generaldirektion Verkehr, Referat E 2, vom 28. Januar 1998.

Die Beihilfe ist als Zinsvergünstigung konzipiert und entspricht zwei Drittel des auf dem Finanzmarkt üblichen Referenzzinssatzes bis zu 70 % der gesamten Investitionskosten.

An Kraftfahrzeugen, die seit über fünf Jahren zugelassen sind, vorgenommene Umrüstungen mit den gleichen Folgen — Verringerung der Schadstoffemissionen oder Erhöhung des Sicherheitsstandards — können Zuschüsse gewährt werden bis zur Höhe der belegten Ausgaben.

4. Ausbildungsbeihilfen

In diesem Bereich können Beihilfen gewährt werden für Ausbildungsmaßnahmen, die die Betreiber und ihr Personal in den Stand setzen sollen, sich an die neuen Unternehmensmodelle sowie die neu eingeführten Technologien anzupassen. Die Maßnahme sieht insbesondere die Bereitstellung von Mitteln zur Kofinanzierung von Bildungsangeboten vor, die aus Gemeinschaftsmitteln förderungswürdig sind (Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e)).

Für Bildungsmaßnahmen, die in Zusammenhang mit einer Umstrukturierung des Unternehmens stehen, können Beihilfen bis zu 50 % der erstattungsfähigen Kosten gewährt werden bis zu einem Höchstbetrag von 100 Mio. ITL pro Bildungsmaßnahme (Artikel 4 Absatz 3). Für andere Ausbildungsbeihilfen sieht das Gesetz keine Höchstgrenzen vor.

5. Beihilfen zur Einstellung der Geschäftstätigkeit

Artikel 3 Absätze 1 bis 5 sieht Beihilfen vor für den Fall, daß Frachtführer mit nur einem Fahrzeug die Geschäftstätigkeit einstellen; Voraussetzung hierfür ist, daß das Fahrzeug eine Gesamtmasse von über 11,5 Tonnen besitzt und daß die Zulassung des Unternehmers zum Güterverkehr bei Inkrafttreten des Gesetzes mindestens zehn Jahre zurückliegt. Die begünstigten Fuhrunternehmer müssen die Streichung aus dem Register der selbständigen Fuhrunternehmer beantragen und ihre Geschäftstätigkeit mindestens zehn Jahre lang einstellen. Diese Möglichkeit verfällt sechs Monate nach Inkrafttreten des Gesetzes.

Die Beihilfe beträgt 60 Mio. ITL für Unternehmer, deren Fahrzeug eine Gesamtmasse von höchstens 26 Tonnen besitzt, und 110 Mio. ITL für diejenigen, die einen Lastzug mit größerer Masse besitzen.

6. Beihilfen zum Kapazitätsabbau

Die zweite Maßnahme des Artikels 3 (Absätze 6 bis 9) zielt im wesentlichen auf einen Kapazitätsabbau und sieht ähnliche Anreize vor wie für die Einstellung der

Geschäftstätigkeit, knüpft aber an andere Bedingungen an. Ein Fuhrunternehmer, der seine Kapazität innerhalb von 90 Tagen nach Inkrafttreten des Gesetzes für einen Zeitraum von fünf Jahren um 30 % reduziert, die entsprechenden Zulassungen zurückgibt und den Behörden einen dreijährigen Investitionsplan vorlegt, hat Anspruch auf eine Beihilfe in Höhe von 60 Mio. ITL für Fahrzeuge bis zu 26 Tonnen und in Höhe von 110 Mio. ITL für Fahrzeuge mit größerer Gesamtmasse.

Dieser Vorgang muß in der Bilanz ausgewiesen werden.

7. Anreize zur Zusammenarbeit und zum Zusammenschluß

Bei Fusionen oder bei der Übernahme von Beteiligungen besteht die Möglichkeit, Beihilfen zu gewähren, sofern ein und dasselbe Unternehmen nicht öfter als einmal in einem Zeitraum von zwei Jahren begünstigt wird (Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe a)). Ebenso können Transportunternehmen, die sich zusammenschließen, Beihilfen beantragen. Diese Maßnahme gilt rückwirkend und findet auch Anwendung auf Unternehmenszusammenschlüsse, die bei Inkrafttreten des Gesetzes bereits seit maximal sechs Monaten bestanden. Als Begünstigte kommen in Betracht: die Unternehmen, die bestehenden Zusammenschlüssen beitreten, die Zusammenschlüsse, denen sie beitreten, sowie unter bestimmten Voraussetzungen die Zusammenschlüsse, die eine Fusion planen (Artikel 4 Absatz 2 Buchstaben b) und c)).

Bei den in dem Artikel aufgeführten erstattungsfähigen Kosten handelt es sich um die Kosten für die Neuorganisation, sämtliche in Zusammenhang mit dem Zusammenschluß verbundenen Investitionen, sämtliche Zuschüsse zu den Kosten des in der neuen Struktur beschäftigten Personals sowie 50 % der Kosten für die Teilnahme an Ausbildungsmaßnahmen in Zusammenhang mit der Neuorganisation (für die darüber hinaus auch Zuschüsse gemäß Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe e) bis zu einer Höhe von 100 Mio. ITL gewährt werden).

III. DIE POLITIK DES KOMBINIERTEN VERKEHRS

Seit geraumer Zeit ist es Politik der Gemeinschaft, ein ausgeglichenes System des intermodalen Verkehrs anzustreben, und die Förderung der Wettbewerbsfähigkeit des kombinierten Verkehrs gegenüber dem Straßenverkehr ist Bestandteil dieser Politik. Das Hauptziel der Gemeinschaftspolitik des kombinierten Verkehrs besteht in der Verlagerung von einem Verkehrsträger (Straßenverkehr) auf andere Verkehrsträger. Gemeinschaftsinstrumente wie die Richtlinie 92/106/EWG bezwecken die Förderung des kombinierten Verkehrs (?). Der Vorschlag der Kommission, Maßnahmen im Bereich des kombinier-

(?) ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38.

ten Verkehrs finanziell zu unterstützen, zeigt, daß das Ziel dieser Bemühungen der vermehrte Rückgriff auf den kombinierten Verkehr ist⁽³⁾. Das Grünbuch der Kommission ‚Faire und effiziente Preise im Verkehr‘ spricht sich auch für eine ausgeglichene Aufteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern aus⁽⁴⁾, und die Mitteilung der Kommission ‚Die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs in Europa‘ betont die Notwendigkeit, die Kabotage in die Intermodalkette einzubeziehen⁽⁵⁾.

IV. VORAUSGEGANGENE ENTSCHEIDUNGEN

Zur Beurteilung des italienischen Gesetzes hat die Kommission insbesondere folgende vorausgegangene Entscheidungen herangezogen:

1. N 473/94-PO: Die Kommission hat Beihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) genehmigt, die unter bestimmten Bedingungen gewährt werden für die Verschrottung von Fahrzeugen, für die Umrüstung von Fahrzeugen zwecks Verbesserung des ökologischen Standards und für Durchführbarkeitsstudien.
2. N 773/A/94-FR: Die Kommission hat Beihilfen gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) genehmigt, die kleinen und mittleren Unternehmen für Fusionen oder Zusammenschlüsse als Genossenschaften oder in anderer Form gewährt werden bis zur Höhe der Ausgaben für Studien, Ausbildungsmaßnahmen, Verwaltung und Management in Zusammenhang mit der Tätigkeit in der neuen Organisationsform.
3. N 773/B/94-FR: Die Kommission hat keine Wettbewerbsverzerrungen durch Zuschüsse festgestellt, die im Rahmen von Vorruhestandsmaßnahmen gewährt wurden.
4. N 79/97-NL: Die Kommission hat die Gewährung von Beihilfen für den Erwerb von Ladeeinheiten für den Intermodalverkehr unter Einhaltung bestimmter Bedingungen nach dem 31. Dezember 1997 genehmigt.
5. C 2/97-NL: Die Kommission hat Zweifel an der Möglichkeit geäußert, Betriebsbeihilfen für den kombinierten Verkehr zu genehmigen, ohne daß diese gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) an strenge Bedingungen geknüpft werden.

⁽³⁾ KOM(96) 335 vom 24.7.1996.

⁽⁴⁾ KOM(95) 691 vom 20.12.1995.

⁽⁵⁾ KOM(95) 317 vom 5.7.1995.

V. BEWERTUNG

1. Anwendbare Bestimmungen

a) Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag

Gemäß Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen. Bewerber aus allen Wirtschaftszweigen, die die Voraussetzungen erfüllen, können gemäß dem vorgeschlagenen System eine Beihilfe beantragen.

Die begünstigten Unternehmen erhalten eine Beihilfe zur teilweisen Deckung der Kosten des Straßengüterverkehrs, während andere Unternehmen des Inlands oder aus anderen Mitgliedstaaten nicht in den Genuß dieser Zuschüsse kommen. Daraus folgt, daß das System zu einer Wettbewerbsverzerrung führt und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigt, weswegen es im Prinzip mit Artikel 92 Absatz 1 unvereinbar ist.

b) Artikel 77 EG-Vertrag

Gemäß Artikel 77 sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechen, mit dem Vertrag vereinbar. Die zweite in Artikel 77 genannte Ausnahme betrifft die Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen und kommt im vorliegenden Fall nicht in Betracht.

Zwar bildet Artikel 75 EG-Vertrag die Rechtsgrundlage für die Liberalisierung der Verkehrsmärkte, diese basiert jedoch — anders als in anderen Sektoren — auf Rechtsakten des Rates. Der Vertrag trägt den Besonderheiten des Verkehrssektors als eines reglementierten, großenteils in nationale Märkte unterteilten Wirtschaftszweigs Rechnung.

In Kombination mit der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70⁽⁶⁾ beschränkt Artikel 77 die Ermessensbefugnis der Kommission und gibt den Mitgliedstaaten die Möglichkeit, staatliche Beihilfen in größerem Umfang zu gewähren, als dies in den allgemeinen Regeln des Artikels 92 vorgesehen ist. Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr legt Ar-

⁽⁶⁾ 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), letztgültige Fassung.

tikel 77 aus und begrenzt seine Anwendung auf die aufgeführten Fälle. Artikel 3 Absatz 1 Buchstaben a) bis f) definiert den Begriff der Beihilfe für die Koordinierung des Verkehrs im Sinne von Artikel 77 EG-Vertrag.

Bis zum 31. Dezember 1997 sah Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe e) der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 in der Fassung der letzten Änderung durch Verordnung (EG) Nr. 543/97 einen spezifischen Rahmen für die Beihilfen zum kombinierten Verkehr vor⁽⁷⁾. Nach diesem Artikel waren Beihilfen für Investitionen in Infrastruktur und in Umschlaganlagen, sowie für Lade- und Handhabungsvorrichtungen zulässig. Diese Regelung gilt jedoch nicht mehr. Der Markt für Dienstleistungen des kombinierten Verkehrs wurde gemäß Artikel 2 und 4 der Richtlinie 92/106/EWG ab dem 1. Juli 1993 vollständig liberalisiert. Jedes Unternehmen und jede Person der Gemeinschaft ist frei, innerhalb der allgemeinen Regeln des Vertrags über Niederlassungs- und Dienstleistungsfreiheit Leistungen des kombinierten Verkehrs überall in der Gemeinschaft anzubieten. Dementsprechend wird jede ab dem 1. Januar 1998 gewährte Beihilfe für den kombinierten Verkehr anhand der einschlägigen Bestimmungen des Vertrags geprüft⁽⁸⁾.

In der Vergangenheit sah Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 eine Ausnahme für einige Maßnahmen zur Umstrukturierung der Verkehrsmärkte unter Einhaltung bestimmter Bedingungen vor. Dabei war jedoch die Geltung dieser Bestimmung zeitlich begrenzt bis zum Inkrafttreten gemeinschaftlicher Regelungen für den Zugang zum Markt. Die entsprechende Rechtsvorschrift, die die nationalen Straßengüterverkehrsmärkte geöffnet hat, trat am 1. Juli 1990 in Kraft⁽⁹⁾.

Der Begriff der den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs entsprechenden Beihilfen umfaßt Interventionen des Staates im Verkehrssektor. Je stärker ein Sektor liberalisiert ist, desto weniger ist eine Koordinierung der Tätigkeit durch die Mitgliedsta-

ten erforderlich. In einem liberalisierten Verkehrsmarkt kann sich die Koordinierung innerhalb der Grenzen des rechtlichen Rahmens, den die Mitgliedstaaten gemäß den aus Artikel 75 fließenden gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften festlegen, aus dem Spiel der Marktkräfte ergeben. Diese Auslegung wird von der Formulierung von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe d) der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates gestützt, die die Anwendung der Ausnahme vom Inkrafttreten der Maßnahmen zur Liberalisierung des Marktes abhängig macht.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates im vorliegenden Fall keine Ausnahmeregelung für die vorgeschlagenen Maßnahmen vorsieht.

Wie bereits ausgeführt wurde, ist die direkte Anwendbarkeit des Artikels 77 EG-Vertrag in engem Zusammenhang mit dem Liberalisierungsgrad des Sektors zu betrachten. Je höher der bereits erreichte Liberalisierungsgrad ist, desto weniger ist ein Eingriff des Staates erforderlich, um den Verkehr zu ‚koordinieren‘ und desto geringer ist die Wahrscheinlichkeit, daß Artikel 77 Anwendung findet. Da die Liberalisierung des kombinierten Verkehrs und des Straßengüterverkehrs bereits in beachtlichem Umfang beschlossen und durchgeführt wurde, findet Artikel 77 in diesen Sektoren nur äußerst beschränkte Anwendung. Mit den in dem betrachteten Gesetz vorgeschlagenen Maßnahmen wird — wie sein Name besagt — offen der Zweck verfolgt, die Weiterentwicklung eines Sektors aus wirtschaftlichen Beweggründen zu fördern, die in den Anwendungsbereich einer anderen Bestimmung des Vertrags fallen. Die Maßnahmen verfolgen nicht das Ziel einer Koordinierung des Verkehrs im öffentlichen Interesse.

Bei einer so weit fortgeschrittenen Liberalisierung können staatliche Beihilfen vor allem dann noch gewährt werden, wenn sie zur Weiterentwicklung eines Sektors beitragen. Beim vorliegenden Sachverhalt sind die vorgeschlagenen Maßnahmen daher anhand der einschlägigen Artikel des Vertrags zu prüfen, was im folgenden geschehen soll.

c) Artikel 92 Absatz 2 und 3 EG-Vertrag

In dem betrachteten Fall kommen die Ausnahmen gemäß Artikel 92 Absatz 2 nicht in Betracht, da mit dem fraglichen Beihilfesystem nicht die dort genannten Zwecke verfolgt werden. Entsprechend diesem Absatz sind Beihilfen dann mit dem Gemeinsamen

⁽⁷⁾ ABl. L 84 vom 26.3.1997, S. 6.

⁽⁸⁾ Cfr. Entscheidung der Kommission vom 27. März 1996 (NN 97/95), ABl. C 123 vom 26.4.1996, S. 9, Entscheidung der Kommission vom 22. Oktober 1997 (NN 79/97), ABl. C 377 vom 12.12.1997, S. 3.

⁽⁹⁾ 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, die der Europäische Gerichtshof aus formalen Gründen für ungültig erklärt hat, die aber gilt bis zum Inkrafttreten der 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.

Markt vereinbar, wenn sie sozialer Art sind und einzelnen Verbrauchern gewährt werden oder wenn sie der Beseitigung von Schäden dienen, die durch Naturkatastrophen oder sonstige außergewöhnliche Ereignisse entstanden sind oder wenn sie wirtschaftliche Nachteile ausgleichen sollen, die durch die Teilung Deutschlands verursacht wurden.

Gemäß Artikel 92 Absatz 3 EG-Vertrag können bestimmte Beihilfen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden. Um ein reibungsloses Funktionieren des Gemeinsamen Marktes zu gewährleisten und angesichts der im Vertrag festgelegten Grundsätze für den Wettbewerb sind die in diesem Absatz genannten Freistellungen bei der Bewertung von Beihilfen restriktiv auszulegen.

Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe a) sieht eine Freistellung vor für Beihilfen zur Förderung der wirtschaftlichen Entwicklung von Gebieten mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten und besonderem Unterstützungsbedarf. Diese Freistellung kann nicht für ein Beihilfesystem in Betracht kommen, das keine regionale Komponente aufweist — Geltungsbereich des in Rede stehenden Gesetzes ist das gesamte Hoheitsgebiet des Mitgliedstaats — und das offenkundig ein sektorales Ziel verfolgt.

Zu den Freistellungen gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe b) ist festzustellen, daß die fragliche Beihilfe nicht der Förderung eines wichtigen Vorhabens von gemeinsamem europäischen Interesse oder der Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben Italiens dient; ebenso wenig weist sie die Merkmale eines derartigen Vorhabens auf.

Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) sieht Freistellungen vor für Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

Juristisch gesehen ist bei der Prüfung der Anwendbarkeit von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) unter anderem die Erfüllung zweier Bedingungen erforderlich. Erstens müssen die Beihilfen zur Verwirklichung von Zielen erforderlich sein, für die die Marktkräfte allein nicht hinreichen⁽¹⁰⁾, und zweitens sind prinzipiell Betriebsbeihilfen untersagt, die eine Senkung der von einer wirtschaftlichen Einheit zu tragenden Kosten ermöglichen⁽¹¹⁾.

Abschließend gelangt die Kommission zu der Auffassung, daß die staatlichen Beihilfen im vorliegenden Fall anhand von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) zu bewerten sind.

2. Kombinierte Verkehr

In der gegenwärtigen Phase des Verfahrens ist die Kommission der Ansicht, daß staatliche Beihilfen, die die ‚Intermodalität‘ und den kombinierten Verkehr betreffen, aus folgenden Gründen nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar sind:

a) *Definition des kombinierten und des intermodalen Verkehrs*

Artikel 1 Absatz 2 Buchstabe f) des italienischen Gesetzes enthält eine Definition des kombinierten Verkehrs, die sich weitgehend an die gemeinschaftliche Definition in Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG anlehnt. Allerdings weicht die italienische Definition insofern hiervon ab, als sie bezüglich der Länge der im Straßenverkehr zurückgelegten Strecke keine Vorschrift enthält. Laut Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG hat die auf der Straße zurückgelegte Strecke so kurz wie möglich zu sein. Diese Präzisierung ist im Hinblick auf das von der Verkehrspolitik verfolgte Ziel der Verlagerung zwischen Verkehrsträgern unerlässlich. Nach der im italienischen Gesetz enthaltenen Definition könnte die auf der Straße zurückgelegte Strecke im Rahmen einer Dienstleistung des intermodalen Verkehrs deutlich länger sein als das Eisenbahn- oder Seeverkehrs-Teilstück. Unter diesen Umständen wäre die Verkehrsverlagerung minimal; trotzdem könnten die entsprechenden Beförderungsleistungen bezuschußt werden. Mit der Gemeinschaftspolitik übereinstimmen würde die Maßnahme hingegen nur, wenn ausschließlich diejenigen Operationen des intermodalen Verkehrs in den Genuß staatlicher Beihilfen kämen, die die auf der Straße zurückgelegte Strecke im Rahmen einer effizienten Operation des kombinierten Verkehrs soweit wie möglich verkürzen.

Im gegenwärtigen Stadium ist die Kommission der Auffassung, daß die in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a) vorgesehenen Beihilfen zum Erwerb von Programmen und Gerät zur Einführung neuer Technologien, die der Weiterentwicklung der Intermodalität dienen, nicht mit dem EG-Vertrag vereinbar sind. Der in dem Gesetz verwendete Begriff ‚Intermodalität‘ ist nicht definiert. Das Konzept der Intermodalität, wie es von der Kommission üblicherweise verstanden wird, deckt einen wesentlich weiteren Bereich ab als der genau bestimmte Begriff des kombinierten Verkehrs. Intermodalität ‚bedeutet, daß mindestens zwei verschiedene Verkehrsträger integriert in einer Transportkette

⁽¹⁰⁾ EuGH Philip Morris/Kommission, C-730/79 vom 17. September 1980, S. 2671.

⁽¹¹⁾ GEI Siemens/Kommission, T-459/93 vom 8. Juni 1995.

von Haus zu Haus genutzt werden können⁽¹²⁾. Die Heranziehung eines derart weitgefaßten Begriffs als Grundlage für staatliche Beihilfen würde deren Bewertung unter dem Gesichtspunkt des EG-Vertrags und im Hinblick auf ihren Beitrag zum Gemeinschaftsziel der Verkehrsverlagerung von der Straße auf andere Verkehrsträger unmöglich machen, da nicht gewährleistet werden kann, daß sie der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs dienen.

b) *Beihilfen zu Investitionen in Infrastrukturen des Typs „aufgeschlossene Gebiete und Umschlagzentren“ (Terminals) sowie in DV-Systeme*

Was die Interventionen zugunsten der aufgeschlossenen Gebiete und Umschlagzentren betrifft, so gibt das italienische Gesetz nicht klar und ausdrücklich an, unter welchen Bedingungen die beihilfefähigen Infrastrukturen in den Genuß der staatlichen Zuschüsse kommen können. Beispielsweise erwähnt das Gesetz nicht die Pflicht, einen offenen und nichtdiskriminierenden Zugang zu diesen Infrastrukturen zu gewährleisten. Beim gegenwärtigen Stand der Dinge vertritt die Kommission daher die Auffassung, daß die Maßnahme wahrscheinlich staatliche Beihilfen für derartige Infrastrukturen umfaßt.

Die staatlichen Beihilfen müssen mit dem Ziel gewährt werden, den kombinierten Verkehr wettbewerbsfähig zu machen und die entsprechende Dienstleistung so attraktiv zu gestalten, daß das von der Gemeinschaftspolitik angestrebte Endziel der Verlagerung des Verkehrs von einem Verkehrsträger auf einen anderen erreicht wird. Da die Kosten für den Warenumsatz bis zu 30 % der Kosten der intermodalen Transportkette ausmachen, ist es entscheidend, daß die fraglichen Einrichtungen nach Wirtschaftlichkeitskriterien ausgelegt, organisiert und verwaltet werden. Wären sie unwirtschaftlich, so würden sie die Attraktivität des kombinierten Verkehrs als Alternative zum Straßentransport schmälern und entsprächen somit nicht der Gemeinschaftspolitik. Daraus folgt, daß die Eignung einer staatlichen Beihilfe, zur dauerhaften Wirtschaftlichkeit einer derartigen Einrichtung beizutragen, ein Kernpunkt bei der Beurteilung ihrer Rechtmäßigkeit im Sinne des EG-Vertrags ist.

Nach Auffassung der Kommission sind die Beihilfen zu Investitionen in Infrastrukturen vom Typ aufgeschlossene Gebiete und Umschlagzentren sowie in entsprechende Umschlagseinrichtungen und DV-Systeme nur dann der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs förderlich und stellen keine dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende Verfälschung des Handels dar, wenn sie folgende Voraussetzungen erfüllen:

nierten Verkehrs förderlich und stellen keine dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende Verfälschung des Handels dar, wenn sie folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Die Intensität der Beihilfe muß sich auf das beschränken, was zur Tätigkeit der gesamten Investition unbedingt erforderlich ist. Es ist die gängige Praxis der Kommission, dafür Sorge zu tragen, daß die Beihilfe den gesamten Investitionskosten proportional ist und daß der Begünstigte einen wesentlichen Beitrag leistet. Die allgemeinen Regeln für Beihilfen zu Investitionen in Fördergebieten sind in der von der Kommission vorbereiteten Regelung für Beihilfen mit regionaler Zielsetzung niedergelegt⁽¹³⁾. Im Fall von KMU ist eine zusätzliche Intensität bis maximal 15 % gemäß dem Gemeinschaftsrahmen der Kommission mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar⁽¹⁴⁾.
- für Infrastrukturen des Typs See/Straße und Straße/See dürfen keine staatlichen Beihilfen als Anreiz zum kombinierten Verkehr gewährt werden, da diese keineswegs dem Ziel der Verkehrsverlagerung entsprechen.
- Um die langfristige Wirtschaftlichkeit der finanzierten Einrichtungen und deren Auswirkungen auf konkurrierende Einrichtungen beurteilen zu können, sind mit den finanzierten Projekten vorzulegen:
 1. Vorausschätzungen der langfristigen Nutzung;
 2. eine Analyse der Auswirkungen auf konkurrierende Einrichtungen;
 3. die Berechnung der voraussichtlichen Umladekosten pro Ladeinheit.
- Schließlich muß der Zugang zu Beihilfen für die entsprechenden Investitionen auf objektiven Kriterien beruhen, d. h. die Beihilfen müssen — unter Zugrundelegung nichtdiskriminierender Kriterien — sämtlichen existierenden und potentiellen Betreibern von Umschlagseinrichtungen zugänglich sein, unabhängig davon, ob es sich um öffentliche oder private Unternehmen handelt.

⁽¹²⁾ Cfr. Mitteilung der Kommission „Intermodalität und intermodaler Güterverkehr in der Europäischen Union“, KOM(97) 243 endg. vom 29.5.1997, Nummer 15.

⁽¹³⁾ Die Kommission hat Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung angenommen, die ab dem 24. Februar 1998 für Beihilfen gelten, die in letzter Zeit angemeldet wurden. Die vor diesem Datum gemeldeten Beihilfemaßnahmen werden anhand der Kriterien bewertet, die in der zum Zeitpunkt ihrer Meldung geltenden Regelung festgeschrieben sind.

⁽¹⁴⁾ Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an kleine und mittlere Unternehmen, ABl. C 213 vom 23.7.1996, S. 4.

Vor dem Hintergrund dieser Kriterien, insbesondere angesichts der Intensität der Beihilfe, scheint Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) in dieser Phase nicht mit Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag vereinbar zu sein, da er die genannten Voraussetzungen nicht enthält und somit nicht gewährleistet werden kann, daß die fraglichen Beihilfen der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs dienen.

Was die Lager- und Umschlagflächen und -gebäude betrifft, so haben diejenigen Einrichtungen den Vorrang, die intermodal genutzt werden können. Allerdings sind auch monomodale Einrichtungen zuschlußfähig. Der Erwerb von Immobilien für Instandsetzung und Wartung der Kraftfahrzeuge sowie für die Behandlung umweltbelastender Abwässer steht in keinerlei Zusammenhang mit dem kombinierten Verkehr und darf daher nicht vom Verbot der staatlichen Beihilfen freigestellt werden.

Erwähnt werden ferner folgende Einrichtungen mit angeblich intermodalem Charakter: 'Umschlagzentren', 'intermodale Zentren' und 'intermodale Plattformen'. Ihre Funktion und Merkmale sind nicht besser definiert, so daß es nicht möglich ist, ihren Beitrag zur Verlagerung des Verkehrs zu bewerten.

Bezüglich der in Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) genannten DV-Systeme ist unklar, welcher Zusammenhang zwischen ihnen und den Beihilfen zum Erwerb von DV-Gerät im Sinne von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe a) besteht, was das Risiko von Mehrfachfinanzierungen nach sich zieht. Außerdem geht aus der Formulierung von Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) nicht klar hervor, ob ausschließlich die zur Abwicklung von Operationen des kombinierten Verkehrs eingesetzten DV-Geräte beihilfefähig sind. Der Wortlaut läßt die Möglichkeit offen, auch DV-Systeme für die allgemeine Verwaltung, die kommerziellen Aspekte und die Buchführung einzubeziehen, die jedoch nach den Vorschriften über staatliche Beihilfen zum kombinierten Verkehr ausgeschlossen sind.

Gemäß Artikel 2 Absatz 4 Buchstabe c) des italienischen Gesetzes hat die zur Entscheidung über Finanzierungen ermächtigte Stelle 'die Auswirkungen der Maßnahmen zur Förderung der Intermodalität und des kombinierten Verkehrs auf die geplanten Investitionen' zu berücksichtigen. Jedoch nennt diese Bestimmung keine spezifischen Bewertungskriterien, wie sie oben angeführt wurden. Infolgedessen kann nicht beurteilt werden, ob eine Beihilfe zu derartigen Investitionen einen Beitrag zur Politik der Verkehrsverlagerung leistet oder nicht. Zwar müssen laut Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe b) die dort angesprochenen Investitionsbeihilfen mit den geltenden nationalen und ge-

meinschaftlichen Bestimmungen über den freien Wettbewerb konform sein, aber da die Vorschrift keine weitere Präzisierung enthält, darf man sich fragen, ob bei dem Entscheidungsprozeß der italienischen Behörden im Vorfeld der Gewährung einzelner Investitionsbeihilfen die angesprochenen Grundsätze in hinreichendem Maße Berücksichtigung finden. Die Kommission vertritt daher die Auffassung, daß die Investitionsbeihilfen der genannten Art aus dem Geltungsbereich von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag herausfallen, da nicht gewährleistet werden kann, daß sie der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs dienen.

c) *Beihilfen zu Investitionen in den Erwerb von Ladeeinheiten für den intermodalen Verkehr*

Die Kommission hat bereits in anderen Entscheidungen festgestellt, daß Beihilfen zu Investitionen in Ausrüstungen des kombinierten Verkehrs dann als rechtmäßig im Sinne des EG-Vertrags zu gelten haben, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind⁽¹⁵⁾:

- die Beihilfen müssen sich beschränken auf Investitionen in Ladeeinheiten, die eigens für den kombinierten Verkehr konzipiert sind, wie Spezialbehälter, Container und Sattelanhänger. Für Seeschiffscontainer gemäß den Normen der ISO-Serie 1 dürfen keine Beihilfen gewährt werden, da diese nicht für den kombinierten Verkehr konzipiert sind, sondern für den interkontinentalen Seeverkehr.
- Die Beihilfe muß sich auf die Mehrkosten beschränken, die die für den kombinierten Verkehr geeigneten Ladeeinheiten im Vergleich zu den Kosten der entsprechenden Ladeeinheiten für den Straßentransport verursacht.

Angesichts dieser Überlegungen scheint Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c) im gegenwärtigen Stadium des Verfahrens nicht vereinbar mit Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag, da nicht gewährleistet werden kann, daß die Beihilfe der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs dient. Erstens handelt es sich um eine Investitionsbeihilfe, die sich nicht auf die Mehrkosten des Geräts für den kombinierten Verkehr im Vergleich zu Gerät für den Straßentransport beschränkt. Zweitens sind die beihilfefähigen Ladeeinheiten nicht eindeutig definiert. So nennt zwar Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c) einige Arten, schließt aber beispielsweise Beihilfen für Seeschiffscontainer gemäß den Normen der ISO-Serie 1 nicht aus.

⁽¹⁵⁾ Cfr. Entscheidung der Kommission vom 22.10.1997, N 79/97, ABl. C 377 vom 12.12.1997, S. 3.

d) *Betriebsbeihilfen*

Nach Ansicht der Kommission stellen die Maßnahmen gemäß Artikel 5 Absatz 2 und 4 des in Rede stehenden Gesetzes eine Beihilfe im Sinne von Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag für die Seeverkehrs- und Eisenbahnverkehrsunternehmen dar⁽¹⁶⁾. Sie verschaffen den genannten Unternehmen einen Vorteil, indem sie Tarifsenkungen für deren Kunden im kombinierten Verkehr und die Erstattung der daraus resultierenden Mindereinnahmen durch den Staat vorsehen. Allgemein gilt der Grundsatz, daß Unternehmen, die in einem Markt ihren Kunden Nachlässe gewähren, die dadurch entstehenden Kosten tragen müssen. Daraus folgt, daß der vom Staat mit dieser Art von Beihilfen gewährte Vorteil nicht durch eine kommerzielle Leistung oder durch einen entsprechenden Beitrag der betroffenen Eisenbahnverkehrs- und Seeverkehrsunternehmen ausgeglichen wird. Der staatliche Zuschuß stellt eine Beihilfe zur Deckung normaler Kosten dar, die durch gängige Geschäftsvorgänge entstehen, und weist somit die Merkmale einer Betriebsbeihilfe auf. Der Vorteil für den kombinierten Verkehr wird im Gesetz etwas nebulos formuliert. Allgemein gesagt, muß jede derartige Maßnahme Bedingungen für die Berechnung der ‚Mindereinnahmen‘ enthalten, die der Kommission zusammen mit eindeutigen Angaben zur Beurteilung ihrer Vereinbarkeit mit dem gemeinsamen Markt zu übermitteln sind.

Betriebsbeihilfen — d. h. Beihilfen mit dem Zweck, ein Unternehmen von Lasten zu befreien, die es eigentlich im Zuge seiner laufenden Verwaltung oder seiner üblichen Geschäftstätigkeit tragen müßte — fallen prinzipiell nicht unter Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c). Im allgemeinen führen diese Beihilfen zu einer Verfälschung des Wettbewerbs in den Wirtschaftszweigen, in denen sie gewährt werden, ohne daß sie ihrer Natur nach geeignet wären, auf dauerhafte Weise zu einem der oben betrachteten Ziele der Freistellungen beizutragen. Infolgedessen wird jede Maßnahme, die Betriebsbeihilfen vorsieht, einer strengen Prüfung unterzogen, um festzustellen, ob ein wichtiges gemeinschaftliches Interesse besteht, das deren Gewährung rechtfertigen würde.

Weder das italienische Gesetz noch die Einlassungen der italienischen Behörden im Lauf des Verfahrens erklären, warum die fragliche Betriebsbeihilfe notwendig ist oder inwiefern sie das am wenigsten restriktive Mittel darstellt, Anreize zur Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs zu schaffen. Daher ist die Kommission im gegenwärtigen Stadium der Auffassung, daß die fragliche Betriebsbeihilfe nicht als vereinbar mit Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) EG-

Vertrag anzusehen ist, da nicht gewährleistet werden kann, daß sie der Weiterentwicklung des kombinierten Verkehrs förderlich ist.

Was die Erstattung an Seeverkehrsunternehmen betrifft, so ist ferner folgendes zu berücksichtigen: Staatliche Beihilfen für den Seeverkehr sind anhand des Vertrags und der aktuellen Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen im Seeverkehr zu bewerten, die die übliche Praxis der Kommission in diesem Bereich erhellen⁽¹⁷⁾. Gemäß diesen Leitlinien werden Betriebsbeihilfen nur dann gewährt, wenn es sich um Erleichterungen bei der Körperschaftssteuer, der Lohnsteuer der Seeleute und den Sozialabgaben handelt; hierfür gelten die in den Leitlinien aufgeführten Bedingungen. Die Leitlinien legen ferner ‚Obergrenzen für Beihilfen‘ fest, d. h. die vom Mitgliedstaat gewährte Beihilfe für den Seeverkehr darf den Gesamtbetrag der Steuern nicht überschreiten, die dieser Wirtschaftszweig an den Staat abführt. Im Fall, daß ein Mitgliedstaat bereits die völlige Steuerbefreiung des Seeverkehrs vorsieht, würde jedwede weitere Beihilfe im Zusammenhang mit Operationen des kombinierten Verkehrs in der Praxis die Obergrenze übersteigen. Außerdem decken die in Artikel 5 Absatz 2 und 4 genannten Betriebsbeihilfen potentiell einen viel weiteren Bereich ab als die steuerlichen Erleichterungen, in deren Genuß der Seeverkehr innerhalb der genannten Grenzen kommen kann.

e) *Ausnahmen von den Vorschriften über Tarife*

Nach Artikel 5 Absatz 3 ist die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße im Rahmen einer Operation des kombinierten Verkehrs vom Tarifsysteem gemäß Gesetz Nr. 298 vom 6. Juni 1974 freigestellt, und dies unbeschadet des Ministerialerlasses vom 18. November 1982, letztgültige Fassung. Die Kommission erinnert daran, daß der Ministerialerlaß vom 18. November 1992, letztgültige Fassung, offensichtlich nicht mit Artikel 2 der Richtlinie 92/106/EWG vereinbar ist und daß in bezug auf diesen Erlaß Verfahren gemäß Artikel 169 EG-Vertrag anhängig sind⁽¹⁸⁾.

Da diese Maßnahme offensichtlich einen Verstoß gegen das abgeleitete Gemeinschaftsrecht darstellt, kann sie nicht als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden.

⁽¹⁷⁾ ABl. C 205 vom 5.7.1997, S. 5.

⁽¹⁸⁾ Cfr. Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 7.5.1991 in der Rechtssache C-45/89, Kommission/Italien, Slg. 1991 I-2053, und Schreiben der Kommission vom 22.11.1996, SG(96) 10010.

⁽¹⁶⁾ Die Kommission weist darauf hin, daß die fraglichen Maßnahmen nicht für den Binnenschiffsverkehr gelten.

3. Erwerb, Umstellung und Umrüstung des Fuhrparks

Auch wenn Beihilfen für den Erwerb neuer Fahrzeuge im Rahmen einer Bestimmung über den kombinierten Verkehr vorgesehen sind, können sie nicht als Interventionen betrachtet werden, die Anreize zur Verlagerung des Verkehrs auf andere Verkehrsträger schaffen, und daher nicht in den Genuß der Freistellungen für den kombinierten Verkehr kommen.

Was die übrigen Ausnahmen betrifft, so hat die Kommission immer den Standpunkt vertreten, daß in Wirtschaftszweigen mit Überkapazität, wie Straßengüterverkehr und Binnenschiffsverkehr, Beihilfen — gleich welcher Art — für den Erwerb von Fahrzeugen prinzipiell inakzeptabel sind. Die negativen Auswirkungen derartiger Beihilfen auf den Wettbewerb ständen jedenfalls in keinem Verhältnis zu den mit ihnen verbundenen Vorteilen.

Gleichwohl existieren einige Alternativen, mit denen die übergeordneten Ziele des Umweltschutzes und der Sicherheit erreicht werden können. Die einzige Möglichkeit, Beihilfen im Zusammenhang mit dem Erwerb neuer Fahrzeuge zu gewähren, besteht in der Erstattung der Kosten für die Anpassung an strengere technische Normen für Emissionen und Sicherheit. Diese Normen müssen zweifelsfrei einen höheren Standard vorschreiben als die nationale oder gemeinschaftliche Regelung, mit der die Fahrzeuge ohnehin konform sein müssen. Dieser allgemeine Grundsatz ist bezüglich der Umweltschutzvorschriften in der Gemeinschaftsordnung für den Umweltschutz⁽¹⁹⁾ festgeschrieben und kann gemäß Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) analog auch auf die Sicherheitsvorschriften angewandt werden.

Aus diesen Betrachtungen folgt, daß eine Beihilfe für den Erwerb oder für die Umstellung und Umrüstung von Fahrzeugen, die sich als Prozentsatz der gesamten Investitionskosten darstellt, nicht als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt angesehen werden kann.

4. Ausbildung

Die einschlägigen Bedingungen sind u. a. im Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen an KMU aufgeführt, der allerdings nicht für den Verkehrssektor gilt. Der Gemeinschaftsrahmen legt als Höchstgrenze für die Beihilfen 50 % der außerhalb der Fördergebiete erstattungsfähigen Kosten vor. Die Kommission ist der Ansicht, daß die Beihilfen zur Erstattung der Ausbildungskosten, die die Unternehmen tragen müssen, um sich an die Entwicklung der wirtschaftlichen Situation anzupassen, eines der zahlreichen Mittel zur Verbesserung der Arbeitsmarktlage sind und daß sie daher durch analoge Anwendung der genannten Bedingungen als vereinbar

mit dem Gemeinsamen Markt im Sinne von Artikel 92 Absatz 3 Buchstabe c) gelten können.

Die in der hier untersuchten Bestimmung vorgesehenen Beihilfen betragen bis zu 50 % der Ausbildungskosten. Als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt könnten Kosten für Schulungsmaßnahmen durch externes Personal und für Lehrmaterial sowie Reisekosten und sonstige unmittelbar mit den Bildungsmaßnahmen zusammenhängende Kosten angesehen werden, und zwar bis zu 25 %⁽²⁰⁾ der gesamten mit der Bildungsmaßnahme verbundenen Kosten. Unter bestimmten Bedingungen kann die Beihilfe aufgestockt werden, je nach Größe und Standort des Unternehmens sowie nach der Art der Beihilfe.

Das Gesetz nennt aber außer der Intensität der Beihilfe keine weitere Präzisierung der Bedingungen; insbesondere fehlt auch eine Definition der erstattungsfähigen Kosten. Die Maßnahme ist nicht hinreichend klar, um eine Bewertung ihrer Vereinbarkeit zu ermöglichen; und eine Intensität von 50 % für sämtliche Unternehmen scheint zu hoch, um mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu sein.

5. Einstellung der Geschäftstätigkeit

Ein staatlicher Zuschuß zugunsten eines einzelnen Unternehmers, der seine Geschäftstätigkeit einstellt, stellt keine Bevorzugung eines am Markt teilnehmenden Unternehmens dar und hat somit keine Auswirkungen auf den Wettbewerb oder den Handel zwischen Mitgliedstaaten. Wenn Gewißheit darüber besteht, daß diese Mittel auf keine Weise direkt oder indirekt wieder in den Wirtschaftszweig des Straßengüterverkehrs zurückfließen können, fällt eine derartige Maßnahme grundsätzlich nicht unter das Verbot in Artikel 92 Absatz 1 EG-Vertrag.

Allerdings muß die Kommission von den italienischen Behörden den Nachweis verlangen, daß sie effiziente administrative Maßnahmen einleiten, um sicherzustellen, daß die Mittel nicht ihrem Verwendungszweck entfremdet werden und daß die Begünstigten weder als Einzelunternehmer noch in anderer Form weiterhin in diesem Sektor tätig sind und auch ihre Fahrzeuge nicht mehr für den Straßengüterverkehr eingesetzt werden. Die Fortführung der Geschäftstätigkeit in jedweder Form könnte im Zusammenhang mit den Fusionen und Zusammenschlüssen betrachtet werden.

Unbeschadet der Tatsache, daß im vorliegenden Fall der Kommission Klarstellungen hinsichtlich der Verwaltungsverfahren vorzulegen sind, scheint die fragliche Maßnahme hinsichtlich der Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu sein.

⁽¹⁹⁾ Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. C 72 vom 10.3.1994, S. 3).

⁽²⁰⁾ Die genannte Intensität wird üblicherweise von der Kommission bei Großunternehmen angewandt, insbesondere im Kraftfahrzeugsektor.

6. Interventionen zum Kapazitätsabbau

Eine begrenzte und außerordentliche Beihilfe, mit der ernste Probleme einer Überkapazität auf einem bestimmten Markt gelöst werden sollen — wobei dies der Kommission anhand objektiver statistischer Daten nachzuweisen ist —, kann als notwendig für die Weiterentwicklung des entsprechenden Wirtschaftszweigs angesehen werden.

Allerdings sind weitere Nachweise erforderlich, sowohl in Bezug auf die administrativen Aspekte und die Zulassung der jeweiligen Fahrzeuge als auch bezüglich der praktischen Einzelheiten (Abtretung der Fahrzeuge), die geeignet sein müssen, sicherzustellen, daß die außer Dienst gestellten Kapazitäten während eines angemessenen Zeitraums nicht in anderer Form im Straßengüterverkehr eingesetzt werden können. Bei dieser Intervention wäre gegebenenfalls ein Verschrottungsplan im Hinblick auf die Verwirklichung des übergeordneten Ziels des Kapazitätsabbaus in dem betreffenden Sektor erforderlich, damit sich das Kapazitätsproblem nicht auf andere Sektoren oder (Mitglied-)Staaten verlagert.

Diese Intervention könnte vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklärt werden, sofern man die Gewährung der Beihilfe von Bedingungen abhängig macht, die eine Effizienzsteigerung des Unternehmens bewirken, und sofern im Endergebnis eine strukturelle Verbesserung des Sektors erreicht wird.

7. Fusionen und Zusammenschlüsse

Die Gewährung von Beihilfen für bestimmte Kategorien von Unternehmen mit geringem Personalbestand, die die Absicht haben, zu fusionieren oder sich in der einen oder anderen Form zusammenzuschließen, kann als notwendig für die Weiterentwicklung eines Wirtschaftszweigs und insofern als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt betrachtet werden. Derartige Beihilfen müssen sich als Prozentsatz der für die Neuorganisation unbedingt erforderlichen Investitionen darstellen; und die betroffenen Unternehmen müssen sich selbst so weit an den Kosten beteiligen, daß Wettbewerbsverzerrungen auf ein Minimum beschränkt bleiben. Investitionshilfen müssen generell den unter Punkt b dieses Schreibens über den kombinierten Verkehr festgesetzten Regeln entsprechen.

Die derzeitige Formulierung in dem Gesetz, die die Bedingungen, die erstattungsfähigen Kosten und die Intensität der Beihilfe betrifft, ist zu ungenau, als daß die Kommission die Maßnahmen für vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt erklären könnte. Darüber hinaus kann eine rückwirkende Beihilfe niemals als vereinbar mit dem Gemeinsamen Markt betrachtet werden, weil in diesem Fall die Annahme ihrer Notwendigkeit entfällt.

VI. FAZIT

Vor dem Hintergrund der obigen Ausführungen fordert die Kommission die italienischen Behörden im Rahmen

des Verfahrens nach Artikel 93 Absatz 2 EG-Vertrag auf, sich innerhalb eines Monats ab Empfang des vorliegenden Schreibens zu äußern und sämtliche Informationen vorzulegen, die der Bewertung der Vereinbarkeit der Beihilfe dienen können.

Die Kommission ruft der italienischen Regierung die aufschiebende Wirkung von Artikel 93 Absatz 3 EG-Vertrag in Erinnerung und weist sie auf die im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 318 vom 24. November 1983 und C 156 vom 27. Juni 1995 veröffentlichten Mitteilungen hin, denen zufolge die Kommission unrechtmäßig an Begünstigte ausgezahlte Beihilfen wieder einziehen kann. Die Kommission weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, daß der einzuziehende Betrag die Zinsen ab dem Datum der Auszahlung umfaßt, und zwar zu einem Zinssatz, der dem für die Berechnung der gleichwertigen Nettosubvention im Rahmen von Beihilferegeln mit regionaler Zielsetzung verwendeten Referenzzinssatz entspricht, der am Tag der Auszahlung gültig war.

Die Kommission setzt die italienischen Behörden davon in Kenntnis, daß sie das vorliegende Schreiben den anderen Mitgliedstaaten und betroffenen Dritten durch Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* bekanntgeben wird. Die Kommission wird darüber hinaus betroffene Dritte aus den EFTA-Ländern, die das EWR-Abkommen unterzeichnet haben, durch Veröffentlichung einer Mitteilung im EWR-Supplement des Amtsblatts unterrichten und der EFTA-Überwachungsbehörde eine Abschrift dieses Schreibens übersenden. Sämtliche Betroffenen sind aufgefordert, sich innerhalb von einem Monat nach der Veröffentlichung zu äußern.

Die italienischen Behörden sind aufgefordert, der Kommission innerhalb von 15 Arbeitstagen ab Eingang dieses Schreibens alle in diesem enthaltenen vertraulichen Punkte mitzuteilen, die nicht veröffentlicht werden sollen. Geht innerhalb dieser Frist kein begründeter Antrag in diesem Sinne ein, so wird die Kommission davon ausgehen, daß die italienischen Behörden keine Einwände gegen die vollständige Veröffentlichung des Wortlauts dieses Schreibens haben. Der entsprechende Antrag sowie die o.g. Informationen sind per Einschreibebrief oder per Fax an folgende Anschrift zu senden:

Europäische Kommission
Generaldirektion VII
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Brüssel
Fax: (32-2) 296 83 55“.

Die Kommission fordert die übrigen Mitgliedstaaten und die betroffenen Dritten auf, ihr innerhalb eines Monats ab Datum der vorliegenden Veröffentlichung ihre einschlägigen Bemerkungen an die genannte Anschrift zu übermitteln.

Die Bemerkungen werden der italienischen Regierung übermittelt.

Genehmigung staatlicher Beihilfen gemäß den Artikeln 92 und 93 des EG-Vertrags**Vorhaben, gegen die von der Kommission keine Einwände erhoben werden**

(98/C 211/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Datum der Annahme: 2.4.1997**Mitgliedstaat:** Italien**Beihilfe Nr.:** N 119/97**Titel:** Beihilfe an Acciaieria ISP Cremona**Zielsetzung:** FuE im Stahlsektor**Rechtsgrundlage:** Legge n. 346/88**Haushaltsmittel:**

— Förderfähige Kosten: 71,030 Mrd. ITL

— Beihilfe: 25,9 Mrd. ITL

Beihilfeintensität: 36,6 % brutto**Dauer:** Vier Jahre**Datum der Annahme:** 21.1.1998**Mitgliedstaat:** Spanien**Beihilfe Nr.:** N 639/97**Titel:** Übernahmevertrag über den Verkauf der staats-eigenen INESPAL-Gruppe an den ALCOA-Konzern**Zielsetzung:** Privatisierung der INESPAL-Gruppe**Beihilfeintensität:** Keine Beihilfe**Datum der Annahme:** 4.2.1998**Mitgliedstaat:** Luxemburg**Beihilfe Nr.:** N 595/97**Titel:** Forschungsprogramm COMET Phase 2; Beihilfe zugunsten der Stahlunternehmen ProfilARBED SA und ARES SA**Zielsetzung:** FuE**Rechtsgrundlage:** Loi-cadre de développement et de diversification économique du 27 juillet 1993 du Grand-Duché de Luxembourg**Beihilfeintensität:** 16,250 Mio. LUF für förderfähige Kosten in Höhe von 65 Mio. LUF = 25 % BSÄ**Datum der Annahme:** 25.3.1998**Mitgliedstaat:** Niederlande**Beihilfe Nr.:** N 624/97**Titel:** Hoogovens Staal/FuE-Projekt „Zyklonkonverter-
ofen“**Zielsetzung:** EGKS (Stahl)**Rechtsgrundlage:** Ministerieel besluit**Haushaltsmittel:** 60 Mio. HFL**Beihilfeintensität:** 23 %**Dauer:** Fünf Jahre

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluß**(Sache Nr. IV/M.1110 — VAW/Reynolds Metals)**

(98/C 211/07)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 19. Mai 1998 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den obengenannten angemeldeten Zusammenschluß zu erheben und ihn insofern für mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar zu erklären. Diese Entscheidung stützt sich auf Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b) der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates. Der vollständige Text der Entscheidung ist nur auf Englisch erhältlich und wird nach Herausnahme eventuell darin enthaltener Geschäftsgeheimnisse veröffentlicht. Er ist erhältlich

- auf Papier, bei den Verkaufsstellen des Amtes für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften (siehe letzte Umschlagseite);
- in Elektronik-Format, über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank, unter der Dokumentennummer 398M1110. CELEX ist das EDV-gestützte Dokumentationssystem für Gemeinschaftsrecht. Für mehr Informationen über CELEX-Abonnements wenden Sie sich bitte an folgende Stelle:

EUR-OP,
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B),
2, rue Mercier,
L-2985 Luxemburg,
Tel. (352) 29 29-42455, Fax (352) 29 29-42763.

II

(Vorbereitende Rechtsakte)

KOMMISSION

Vorschlag für einen Beschluß des Europäischen Parlaments und des Rates über ein einheitliches Finanzierungs- und Planungsinstrument für die Förderung der kulturellen Zusammenarbeit

(Programm Kultur 2000)

(98/C 211/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

KOM(1998) 266 endg. — 98/0169(COD)

(Von der Kommission vorgelegt am 28. Mai 1998)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft, insbesondere Artikel 128, Absatz 5 erster Gedankenstrich,

auf Vorschlag der Kommission,

nach Stellungnahme des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem Verfahren nach Artikel 189 b EG-Vertrag,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Kunst und Kultur sind wesentliche Bestandteile der europäischen Integration und tragen zur Durchsetzung und Lebensfähigkeit des europäischen Gesellschaftsmodells wie auch zur Ausstrahlung der Gemeinschaft im Weltmaßstab bei.
- (2) Kunst und Kultur überschreiten die ihnen traditionellen zuerkannten Bereiche und greifen in den wirtschaftlichen und sozialen Bereich über: Deshalb haben sie angesichts der neuen Herausforderungen, denen sich die Gemeinschaft gegenüber sieht (Globalisierung, Informationsgesellschaft, sozialer Zusammenhalt, Schaffung von Arbeitsplätzen), eine wichtige Funktion auszuüben.
- (3) Aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Kultur für die europäische Gesellschaft und der Herausforderungen, vor denen die Gemeinschaft an der Schwelle zum 21. Jahrhundert steht, ist es notwendig, die Effizienz und Kohärenz der Tätigkeit der Gemeinschaft im kulturellen Bereich zu erhöhen, indem ein einheitlicher Ausrichtungs- und Planungsrahmen für die Jahre 2000—2004 vorgeschla-

gen und der Notwendigkeit Rechnung getragen wird, die Kultur stärker in die einzelnen Gemeinschaftspolitiken einzubeziehen. Der Rat hat in seinem Beschluß vom 22. September 1997 ⁽¹⁾ die Kommission aufgefordert, Vorschläge für die Schaffung eines einheitlichen Planungs- und Finanzierungsinstruments zur Umsetzung von Artikel 128 vorzulegen.

- (4) Um die volle Zustimmung und Beteiligung der Bürger am europäischen Aufbauwerk zu gewährleisten, bedarf es einer stärkeren Hervorhebung ihrer gemeinsamen kulturellen Werte und Wurzeln als Schlüsselemente ihrer Identität und ihrer Zugehörigkeit zu einer Gesellschaft, die sich auf Freiheit, Demokratie, Toleranz und Solidarität gründet. Es ist erforderlich, eine bessere Ausgewogenheit zwischen den wirtschaftlichen und kulturellen Aspekten der Gemeinschaft zu erreichen, damit diese sich gegenseitig ergänzen und stärken.
- (5) Der EG-Vertrag zielt auf eine immer engere Verbindung zwischen den europäischen Völkern sowie die Entfaltung der Kulturen der Mitgliedstaaten unter Wahrung ihrer nationalen und regionalen Vielfalt und unter Hervorhebung des gemeinsamen kulturellen Erbes.
- (6) Die Gemeinschaft ist folglich verpflichtet, auf die Errichtung eines offenen, diversifizierten, den Europäern gemeinsamen Kulturraums hinzuwirken, der sich auf die Beachtung des Grundsatzes der Subsidiarität, die Zusammenarbeit zwischen den Kulturakteuren, die Förderung eines dem Aufschwung der kulturellen Tätigkeiten dienlichen und die kulturelle Vielfalt währenden ordnungspolitischen Rahmens gründet.

⁽¹⁾ ABl. C 305 vom 7.10.1997, S. 1.

- (7) Um den gemeinsamen Kulturraum der Europäer zu einer lebendigen Realität werden zu lassen, ist es notwendig, das kulturelle Schaffen zu fördern, das kulturelle Erbe von europäischer Dimension zu erschließen, zum gegenseitigen Kennenlernen der Kultur und Geschichte der Völker Europas anzuregen sowie den Kulturaustausch zu fördern; damit sollen die Verbreitung der Kenntnisse verbessert und die Zusammenarbeit und das kulturelle Schaffen stimuliert werden.
- (8) In diesem Kontext ist folgendes zu fördern: eine stärkere Zusammenarbeit mit den Kulturakteuren, indem sie zum Abschluß von Kooperationsvereinbarungen angeregt werden, die die Durchführung gemeinsamer Maßnahmen ermöglichen; die Unterstützung von stärker zielgerichteten Maßnahmen mit großer europäischer Öffentlichkeitswirksamkeit; die Unterstützung innovativer und spezifischer Maßnahmen; die Schaffung von Foren für den Austausch und Dialog über ausgewählte Themen von europäischem Interesse.
- (9) Mit der Annahme der Kulturförderprogramme Kaleidoskop, Ariane und Raphael durch die Beschlüsse Nr. 719/96/EG ⁽¹⁾, Nr. 2085/97/EG ⁽²⁾ und Nr. 2228/97/EG ⁽³⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates wurde ein erster Schritt zur Durchführung der Gemeinschaftsaktion zugunsten der Kultur getan. Die kulturelle Tätigkeit der Gemeinschaft muß jedoch sowohl gestrafft als auch ausgebaut werden.
- (10) Entsprechend der Mitteilung der Kommission „Agenda 2000“ ist die Effizienz der auf Gemeinschaftsebene durchgeführten Maßnahmen insbesondere dadurch zu erhöhen, daß die im Rahmen der internen Politiken, darunter der kulturellen Tätigkeit, zur Verfügung stehenden Mittel so konzentriert werden, daß jegliche Aufsplitterung in Maßnahmen, mit denen keine bedeutende Wirkung erreicht werden kann, vermieden wird, und daß demzufolge die kulturelle Tätigkeit der Gemeinschaft im Rahmen des den Europäern gemeinsamen Kulturraumes vor allem zur Durchführung von Projekten mit Gemeinschaftsdimension führen muß, die für den Bürger sichtbar sind und echte Auswirkungen haben.
- (11) Insbesondere durch die Evaluierung der Kulturförderprogramme der ersten Generation, die umfassende Konsultation aller Beteiligten, die Ergebnisse des Kulturforums der Europäischen Union vom 29. und 30. Januar 1998, wurden Erfahrungen gewonnen.
- (12) In den Schlußfolgerungen des Europäischen Rates von Kopenhagen vom 21. und 23. Juni 1993 wird die Öffnung der Gemeinschaftsprogramme für diejenigen Länder Mittel- und Osteuropas gefordert, die durch Assoziationsabkommen mit der Gemeinschaft verbunden sind. Die Gemeinschaft hat mit einigen Drittländern Kooperationsabkommen unterzeichnet, die eine Kulturklausel umfassen.
- (13) Der vorliegende Beschluß legt für die Gesamtdauerzeit des Programms eine Mittelausstattung fest, die für die Haushaltsbehörde den vorrangigen Bezugsrahmen im Sinne von Nummer 1 der Erklärung des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission vom 6. März 1995 ⁽⁴⁾ für das jährliche Haushaltsverfahren darstellt.
- (14) Entsprechend dem in Artikel 3 b EG-Vertrag niedergelegten Subsidiaritäts- und Verhältnismäßigkeitsprinzip können die Ziele dieses Beschlusses, nämlich die Einführung eines einheitlichen Planungs- und Finanzierungsinstrumentes für die kulturelle Zusammenarbeit auf der Ebene der Mitgliedstaaten nicht ausreichend erreicht werden; sie können daher wegen des Umfangs und der Auswirkungen der Maßnahme besser auf Gemeinschaftsebene verwirklicht werden. Dieser Beschluß beschränkt sich auf das zur Erreichung dieser Ziele notwendige Mindestmaß und geht nicht über das dazu Erforderliche hinaus.
- (15) Dieses Programm sollte ab dem Jahr 2000 das einzige Kulturförderprogramm der Gemeinschaft sein. Der Beschluß Nr. 2228/97/EG sollte daher aufgehoben werden —

BESCHLIESSEN:

Artikel 1

Laufzeit und Ziele

Es wird ein einheitliches Planungs- und Finanzierungsinstrument für die Maßnahmen der Gemeinschaft im Bereich Kultur Programm „Kultur 2000“, für den Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2004 eingeführt.

Das Programm „Kultur 2000“ trägt zur Nutzung eines den Europäern gemeinsamen Kulturraums bei, indem die Zusammenarbeit zwischen den Kulturschaffenden, den Kulturakteuren und den Kulturinstitutionen der Mitgliedstaaten im Hinblick auf die folgenden Ziele gefördert wird:

- a) gegenseitige Kenntnis der Kultur und der Geschichte der europäischen Völker unter Hervorhebung ihres gemeinsamen kulturellen Erbes sowie unter Förderung des kulturellen Dialogs;

⁽¹⁾ ABl. L 99 vom 20.4.1996, S. 20.

⁽²⁾ ABl. L 291 vom 24.10.1997, S. 26.

⁽³⁾ ABl. L 305 vom 8.11.1997, S. 31.

⁽⁴⁾ ABl. C 102 vom 4.4.1996, S. 4.

- b) kulturelles Schaffen, transnationale Verbreitung der Kultur und Austausch von Künstlern und Kunstwerken;
- c) Förderung der kulturellen Vielfalt und Entwicklung neuer Formen des kulturellen Ausdrucks;
- d) Beitrag von Kunst und Kultur zur sozio-ökonomischen Entwicklung;
- e) Nutzung des kulturellen Erbes von europäischer Bedeutung;
- f) Ausstrahlung der europäischen Kulturen auf Drittländer und Dialog mit den anderen Kulturen der Welt.

Das Programm „Kultur 2000“ fördert die Verknüpfung mit den Maßnahmen, die im Rahmen anderer Gemeinschaftspolitiken durchgeführt werden und Auswirkungen auf die Kultur haben.

Artikel 2

Förderungswürdige Maßnahmen

Die in Artikel 1 genannten Ziele werden durch folgende Maßnahmen verwirklicht:

- a) Maßnahmen, die in strukturierten und mehrjährigen Abkommen über eine kulturelle Zusammenarbeit enthalten sind;
- b) wichtige Maßnahmen mit europäischer und/oder internationaler Ausstrahlung;
- c) innovative und/oder experimentelle Maßnahmen in der Gemeinschaft und/oder Drittländern.

Die Maßnahmen und die Modalitäten für ihre Durchführung sind im Anhang aufgeführt.

Artikel 3

Finanzierung

Für die Durchführung des Programms „Kultur 2000“ während des in Artikel 1 genannten Zeitraums wird ein Mittelbetrag von 167 Millionen ECU bereitgestellt.

Die jährlichen Mittel werden von der Haushaltsbehörde in den Grenzen der Finanziellen Vorausschau genehmigt.

Unbeschadet der Abkommen und Vereinbarungen, bei denen die Gemeinschaft Vertragspartei ist, müssen die durch das Programm „Kultur 2000“ geförderten Einrichtungen oder Unternehmen sich entweder direkt oder durch Mehrheitsbeteiligung derzeit und künftig im Besitz von Mitgliedstaaten und/oder Staatsangehörigen von Mitgliedstaaten befinden.

Artikel 4

Durchführung

Die Durchführung des Programms „Kultur 2000“ obliegt der Kommission.

Die Kommission wird von einem Ausschuß mit beratender Funktion unterstützt, der sich aus Vertretern der Mitgliedstaaten zusammensetzt und in dem der Vertreter der Kommission den Vorsitz führt.

Der Vertreter der Kommission unterbreitet dem Ausschuß einen Entwurf der zu treffenden Maßnahmen. Der Ausschuß gibt seine Stellungnahme zu diesem Entwurf innerhalb einer Frist ab, die der Vorsitzende unter Berücksichtigung der Dringlichkeit der betreffenden Frage — erforderlichenfalls durch eine Abstimmung — festsetzen kann.

Die Stellungnahme wird in das Protokoll aufgenommen; darüber hinaus hat jeder Mitgliedstaat das Recht zu verlangen, daß sein Standpunkt im Protokoll festgehalten wird.

Die Kommission berücksichtigt soweit wie möglich die Stellungnahme des Ausschusses. Sie unterrichtet den Ausschuß darüber, inwieweit sie seine Stellungnahme berücksichtigt hat.

Artikel 5

Drittländer und internationale Organisationen

Das Programm „Kultur 2000“ steht den Ländern des Europäischen Wirtschaftsraums sowie der Teilnahme Zyperns und der assoziierten Länder Mitteleuropas nach Maßgabe der Bedingungen über die Teilnahme an Gemeinschaftsprogrammen in den Assoziationsabkommen oder in den Zusatzprotokollen zu den Assoziationsabkommen, die mit diesen Ländern geschlossen wurden oder zu schließen sind, offen.

Das Programm „Kultur 2000“ ermöglicht die Zusammenarbeit mit weiteren Drittländern, die Assoziationsabkommen oder Kooperationsabkommen mit Kulturklauseln geschlossen haben; die hierfür zusätzlich erforderlichen Mittel sind nach mit diesen Ländern zu vereinbarenden Verfahren bereitzustellen.

Das Programm „Kultur 2000“ ermöglicht gemeinsame Maßnahmen mit für den kulturellen Bereich zuständigen internationalen Organisationen, wie der UNESCO oder dem Europarat; die in Artikel 2 genannten Maßnahmen sind auf der Grundlage von paritätischen Beiträgen und unter Beachtung der Vorschriften der jeweiligen Institution oder Organisation durchzuführen.

*Artikel 6***Evaluierung**

Im Laufe des Jahres 2002 legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Ausschuß der Regionen einen detaillierten Evaluierungsbericht über die mit dem Programm „Kultur 2000“ erzielten Ergebnisse vor, dem gegebenenfalls ein Vorschlag zur Änderung des vorliegenden Beschlusses beigelegt ist.

Nach Abschluß des Programms „Kultur 2000“ legt die Kommission dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Ausschuß der Regionen einen Bericht über die Durchführung des Programms vor.

*Artikel 7***Aufhebung**

Der Beschluß Nr. 2228/97/EG wird mit Wirkung ab 1. Januar 2000 aufgehoben.

*Artikel 8***Inkrafttreten**

Dieser Beschluß tritt am 1. Januar 2000 in Kraft.

ANHANG

Das Programm „Kultur 2000“ dient der Förderung des kulturellen Schaffens sowie der Kenntnis und Verbreitung der Kultur der europäischen Völker, insbesondere in den Bereichen Musik, Literatur, darstellende Kunst, materielles und immaterielles kulturelles Erbe und neue Formen kulturellen Ausdrucks, indem die Zusammenarbeit der Kulturorganisationen und -akteure sowie der Kulturinstitutionen der Mitgliedstaaten angeregt wird und Maßnahmen unterstützt werden, die durch ihr Ausmaß und ihren europäischen Charakter die Ausstrahlung der europäischen Kultur innerhalb wie auch außerhalb der Europäischen Union verstärken.

Die Kommission wird die zur Durchführung dieses Programms erforderlichen Prioritäten regelmäßig festlegen.

I. Beschreibung der Maßnahmen**1. Integrierte Maßnahmen im Rahmen von strukturierten und mehrjährigen Abkommen über transnationale kulturelle Zusammenarbeit**

Die Kommission fördert die Annäherung und die gemeinsame Arbeit von Kulturakteuren, Kulturorganisationen und Kulturinstitutionen verschiedener Mitgliedstaaten, indem sie insbesondere deren Vernetzung voranbringt, um strukturierte und mehrjährige kulturelle Maßnahmen innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft durchzuführen. Die „Abkommen über kulturelle Zusammenarbeit“, die für eine Laufzeit von höchstens drei Jahren vorgeschlagen werden, umfassen sämtliche oder einen Teil der nachstehenden Maßnahmen:

- Koproduktionen von Werken und andere große Kulturveranstaltungen (z. B. Ausstellungen, Festivals usw.), insbesondere im Bereich der darstellenden Künste, der Literatur und des kulturellen Erbes, die einer möglichst großen Zahl von Unionsbürgern zugänglich gemacht werden;
- Kulturveranstaltungen (sowohl im Bereich der darstellenden Künste, der bildenden oder visuellen Künste als auch des kulturellen Erbes) auf dem Gebiet der Gemeinschaft, um die europäische Kultur besser bekannt zu machen;
- Maßnahmen, die mehrere unterschiedliche Kulturdisziplinen miteinander verbinden, darunter insbesondere:
 - sektorübergreifende integrierte Projekte (die z. B. künstlerisches Schaffen, kulturelles Erbe und neue Technologien in sich vereinen), um Orte, Gebäude, Kulturstätten, Ereignisse oder kulturelle Leistungen, die umfangreiche Investitionen erfordern, zur Geltung zu bringen;

- kulturelle Maßnahmen zur Verstärkung der wirtschaftlichen Dynamik. Erreicht werden soll dies durch die vollständige oder teilweise Einbeziehung des gesamten Prozesses von der schöpferischen Arbeit bis hin zum Engineering, wobei die Angehörigen technischer Berufe und sonstiger für die Durchführung der Maßnahmen erforderlichen Fachrichtungen hinzugezogen werden können;
- Maßnahmen zum Ausbau der Fortbildung und der Mobilität der Kulturschaffenden (Künstler, Restauratoren, Museologen usw.) sowohl auf akademischer als auch auf praktischer Ebene, einschließlich der Anwendung der neuen Technologien;
- Maßnahmen zur Schaffung eines Bewußtseins für den Reichtum und die Vielfalt des (beweglichen, unbeweglichen und immateriellen) kulturellen Erbes bei den Bürgern, zum Kennenlernen der gemeinsamen kulturellen Werte und Wurzeln der Europäer und zur Förderung des gegenseitigen Kennenlernens der Kultur und der Geschichte der europäischen Völker sowie des kulturellen Dialogs (Studien und Forschungen, Sensibilisierungsmaßnahmen, Maßnahmen im Bildungsbereich und zur Verbreitung von Kenntnissen, Seminare, Kongresse, Begegnungen zu kulturellen Themen von europäischer Bedeutung).

Die Unterstützung der Gemeinschaft wird gemäß der Stellungnahme des in Artikel 4 dieses Beschlusses vorgesehenen Ausschusses zum Zwecke der Durchführung von „Abkommen über kulturelle Zusammenarbeit“ gewährt. Sie ist dazu bestimmt, neben einem Teil der Finanzierung des Projekts die Kosten für die Entwicklung einer dauerhaften mehrjährigen Zusammenarbeit mit einer in einem der Mitgliedstaaten der Union anerkannten rechtlichen Form zu decken.

Damit das Abkommen über die Zusammenarbeit förderfähig ist, müssen an der Durchführung der darin vorgesehenen Maßnahmen Akteure aus mindestens sieben am Programm „Kultur 2000“ beteiligten Staaten mitwirken.

Die Gemeinschaftsunterstützung darf 60 % der Finanzmittel für das „Abkommen über kulturelle Zusammenarbeit“ nicht übersteigen. Sie darf nicht weniger als 200 000 ECU und nicht mehr als 350 000 ECU pro Jahr betragen.

Zur Deckung der Kosten für die Inbetriebnahme des Netzes und die Verwaltung des Abkommens über kulturelle Zusammenarbeit kann der Finanzierungsbeitrag der Gemeinschaft um maximal 20 % erhöht werden.

2. Große Ereignisse

Diese breit angelegten Aktionen, die bei den Bürgern der Gemeinschaft auf große Resonanz stoßen, tragen dazu bei, das Gefühl der Zugehörigkeit zur selben Gemeinschaft stärker ins Bewußtsein zu rücken und das Verständnis für die kulturelle Vielfalt Europas zu wecken.

Zu diesen Maßnahmen zählen insbesondere folgende:

- Kulturstadt Europas — das entsprechende Auswahlverfahren ist in dem Beschluß des Europäischen Parlaments und des Rates vom ... festgelegt,
- die Schaffung eines Kulturfestivals der Europäischen Union im Bereich darstellende Kunst in dem Land, das die Präsidentschaft der Union innehat,
- die Einführung Europäischer Tage bei internationalen kulturellen Großveranstaltungen, an denen Künstler oder Intellektuelle anderer Mitgliedsländer oder am Programm „Kultur 2000“ beteiligter Länder teilnehmen können,
- die Herausstellung eines Ereignisses, eines Gebäudes oder eines Kulturstandortes, der für eine gemeinsame kulturelle Strömung repräsentativ ist, sich auf dem Gebiet der Union befindet, von europäischer Bedeutung ist, einen hohen symbolischen Wert hat und den Bürgern zugänglich ist,
- die Anerkennung großer künstlerischer Talente,
- die Förderung des kulturellen Dialogs sowohl innerhalb als auch außerhalb der Gemeinschaft durch die Veranstaltung eines Kulturforums der Europäischen Union,
- die grenzübergreifende Verbreitung bedeutender Ereignisse mittels der neuen Technologien der Informationsgesellschaft, die auch die grenzübergreifende Verbreitung von Kulturereignissen (Diskussionen, künstlerische Aufführungen, Werke usw.) über Fernsehsender umfaßt (Förderung des „Empfangs“, Übersetzung, Synchronisierung, Untertitelung usw.),

- die Durchführung innovativer Maßnahmen von europäischer Bedeutung in den Bereichen Bildung, Kunst und Kultur.

Die Gemeinschaftsunterstützung für diese Maßnahmen darf nicht weniger als 200 000 ECU und nicht mehr als eine Million ECU betragen.

3. Spezifische Maßnahmen

Die Gemeinschaft unterstützt jährlich Maßnahmen der Zusammenarbeit von Kulturakteuren aus verschiedenen Mitgliedstaaten auf der Grundlage von Prioritäten, die gemäß der Stellungnahme des in Artikel 4 dieses Beschlusses vorgesehenen Ausschusses festgelegt werden. Diese Maßnahmen, in die mindestens vier Mitgliedstaaten einbezogen sind, tragen innovativen und experimentellen Charakter und haben insbesondere folgende Ziele:

- neben der klassischen Kultur die Förderung der Herausbildung und Entfaltung neuer Formen des kulturellen Ausdrucks wie die Kultur der Natur, die Kultur der Solidarität, die Wissenschaftskultur, die Kultur des Friedens usw.;
- den Zugang der europäischen Bürger zu Kunst und Kultur zu erleichtern und ihre Mitwirkung an der Kultur zu ermöglichen; Zielgruppe sind alle europäischen Bürger in ihrer sozialen und regionalen Vielfalt, d. h. auch die am stärksten benachteiligten Bevölkerungsgruppen und die Jugendlichen;
- die Schaffung von Multimediainstrumenten für unterschiedliche Zielgruppen zu fördern, um das künstlerische Schaffen und das kulturelle Erbe Europas für alle wahrnehmbarer und zugänglicher zu machen;
- gemeinsame Initiativen, den Erfahrungsaustausch oder die Zusammenarbeit zwischen denjenigen kulturellen und soziokulturellen Akteuren zu fördern, die im Bereich der gesellschaftlichen Integration, insbesondere von Jugendlichen, arbeiten;
- Förderung der Ausstrahlung der europäischen Kulturen auf Drittländer, insbesondere durch die Förderung der Zusammenarbeit zwischen in diesen Drittländern ansässigen Kulturinstituten und/oder -instituten der Mitgliedstaaten zu Themen von europäischem Interesse.

Die Gemeinschaftsunterstützung für spezifische Maßnahmen darf nicht weniger als 50 000 ECU und nicht mehr als 100 000 ECU betragen.

II. Koordinierung mit den anderen Gemeinschaftsinstrumenten, die im Kulturbereich zum Einsatz kommen

Die Kommission gewährleistet durch die Abkommen über Zusammenarbeit, die breit angelegten Maßnahmen und die spezifischen Maßnahmen eine Koordinierung mit den anderen Gemeinschaftsinstrumenten, die im Kulturbereich eingesetzt werden. Dadurch soll insbesondere die Zusammenarbeit zwischen Bereichen mit gemeinsamen und konvergierenden Interessen gefördert und organisiert werden, wie:

- Kultur und Tourismus (durch den Kulturtourismus),
- Kultur und Bildung (Vorführung von audiovisuellen und Multimedia-Produkten über die europäische Kultur mit Erläuterungen durch Kulturschaffende und Künstler an Schulen, Gymnasien und höheren Schulen),
- Kultur und Beschäftigung zur Förderung der Schaffung von Arbeitsplätzen im Kulturbereich, insbesondere an den neuen Kulturstätten,
- Kultur und Außenbeziehungen,
- Kulturstatistiken mit Blick auf den Austausch vergleichbarer Daten auf Gemeinschaftsebene.

III. Hinweis auf die Gemeinschaftsförderung

Die Empfänger einer Gemeinschaftsunterstützung haben diese in allen Informationen zu der laufenden bzw. abgeschlossenen Maßnahme deutlich zu erwähnen.

IV. Technische Unterstützung und begleitende Maßnahmen

Bei der Durchführung des Programms „Kultur 2000“ kann sich die Kommission auch der technischen Unterstützung von Organisationen außerhalb der Kommission bedienen, wobei die Finanzierung aus dem Gesamthaushalt des Programms erfolgen soll. Unter den gleichen Voraussetzungen kann sie die Hilfe von Experten oder Netzwerken von Experten in Anspruch nehmen. Darüber hinaus kann die Kommission Studien in Auftrag geben, die eine Bewertung des Programms zum Ziel haben oder Seminare, Kolloquien oder andere Experten-Treffen veranstalten, die die Entwicklung des Programms unterstützen sollen. Die Kommission kann weiterhin Aktionen durchführen, die Informationen und Publikationen hinsichtlich des Programms zum Inhalt haben und auf eine Verbreitung des Programms hinzielen.

V. Kontaktstellen

Die Kommission und die Mitgliedstaaten organisieren und intensivieren den Austausch von für die Umsetzung des Programms „Kultur 2000“ nützlichen Informationen mittels kultureller Kontaktstellen, die folgende Aufgaben haben:

- das Programm „Kultur 2000“ bekannt zu machen;
 - die größtmögliche Beteiligung von Fachleuten an seinen Maßnahmen zu fördern;
 - ständige Verbindung zu den verschiedenen Fördereinrichtungen der Mitgliedstaaten zu halten, um die Komplementarität der Maßnahmen des Programms „Kultur 2000“ mit den nationalen Fördermaßnahmen zu gewährleisten.
-

III

(Bekanntmachungen)

KOMMISSION

Media II — Entwicklung und Vertrieb (1996—2000)

Durchführung des Programms zur Förderung der Entwicklung und des Vertriebs der europäischen audiovisuellen Werke**Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen 8/98****Unterstützung beim Vertrieb und bei der Verbreitung der audiovisuellen Werke und der europäischen Filme****Unterstützung bei der Herausgabe und dem Vertrieb europäischer audiovisueller Werke im Bereich Multimedia**

(98/C 211/09)

1. Einführung

Der vorliegende Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen stützt sich auf die Entscheidung des Rates über die Durchführung eines Programms zur Förderung der Entwicklung und des Vertriebs der europäischen audiovisuellen Werke (Media II — Entwicklung und Vertrieb 1996—2000), angenommen durch den Rat am 10. Juli 1995 (95/563/EG) und veröffentlicht im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 321 vom 30. Dezember 1995, S. 25.

Dieses Programm beinhaltet u. a. folgende Ziele:

- Stärkung des europäischen Vertriebssektors im Bereich Kino, Video und Multimedia,
- Förderung des transnationalen Vertriebs der europäischen Filme sowie Vernetzung der Betreiber,
- Werbung für die Verbreitung europäischer Fernsehprogramme,
- Unterstützung der Mehrsprachigkeit bei audiovisuellen und kinematographischen Werken.

2. Gegenstand

Der vorliegende Aufruf richtet sich an europäische Unternehmen, deren Geschäftstätigkeiten den oben genannten Zielen dienen, und zwar insbesondere an Unternehmen für die Herausgabe und den Vertrieb von Video- und Multimediaprodukten.

Ihm ist zu entnehmen, wie die erforderlichen Unterlagen für die Einreichung eines Vorschlags im Hinblick

auf den Erhalt einer finanziellen Unterstützung der Gemeinschaft angefordert werden können.

Die mit der Durchführung des vorliegenden Aufrufs zur Einreichung von Vorschlägen betraute Dienststelle ist das Referat „Maßnahmen zur Förderung der audiovisuellen Industrie“ der Generaldirektion X — Information, Kommunikation, Kultur, Audiovisuelle Medien.

Unternehmen, die auf diesen Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen antworten möchten und die Unterlagen, Leitlinien für die Einreichung eines Vorschlags im Hinblick auf den Erhalt eines finanziellen Beitrags für den Vertrieb und die Verbreitung der europäischen audiovisuellen Werke und Filme erhalten möchten, müssen ihren Antrag auf dem Postweg oder per Telefax an folgende Anschrift senden:

Europäische Kommission, Herrn Jacques Delmoly, Referatsleiter, GD X/C/2, L 102 7/023, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Brüssel, Telefax (32-2) 299 92 14, mit Angabe der Art von Unterstützung, für die sie die Leitlinien erhalten wollen:

Bereich 3.5: Unterstützung bei der Herausgabe und dem Vertrieb europäischer audiovisueller Werke im Bereich Multimedia.

Die Kommission verpflichtet sich, die genannten Unterlagen innerhalb von zwei Werktagen nach Eingang des Antrags abzusenden.

Die Einreichungsfrist der Vorschläge an o. g. Adresse endet mit dem 28. September 1998.

Ergebnisse der Ausschreibungen (Nahrungsmittelhilfe der Gemeinschaft)

(98/C 211/10)

entsprechend Artikel 9 Absatz 7 der Verordnung (EG) Nr. 2519/97 der Kommission vom 16. Dezember 1997 über allgemeine Durchführungsbestimmungen für die Bereitstellung und Lieferung von Waren im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 1292/96 des Rates für die Nahrungsmittelhilfe der Gemeinschaft

(Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 346 vom 17. Dezember 1997, S. 23)

30. Juni 1998

Verordnung Nr./ Beschluß vom	Partie	Maßnahme Nr.	Begünstigter	Produkt	Menge (t)	Liefer- stufe	Zuschlagsempfänger	Ausschrei- bungspreis
23.6.1998	A	9/98	Nordkorea	CBL	5 000	DEB	Arroces y Cereales SA — Oliva (E)	259,00
	B	11/98	Nordkorea	CBL	5 000	DEB	Arrocerias Herba SA — Madrid (E)	258,00
	C	25/98	Nordkorea	CBL	5 000	DEB	Arroces y Cereales SA — Oliva (E)	265,00
1236/98	A	173/97	WFP/Äthiopien	HCOLZ	96	EMB	Cebag Belgium NV — Antwerpen (B)	813,00
	B	184/97	EuronAid/Haiti	HCOLZ	100	EMB	Cebag Belgium NV — Antwerpen (B)	814,77

BLT: Weichweizen
 FBLT: Weichweizenmehl
 CBL: Geschliffener Langkornreis
 CBM: Geschliffener mittelkörniger Reis
 CBR: Geschliffener Rundkornreis
 BRI: Reisbruch
 FHAF: Haferflocken
 FROf: Schmelzkäse
 WSB: Weizen-Soja-Mischung
 SUB: Zucker
 ORG: Gerste
 SOR: Sorghum
 DUR: Hartweizen
 GDUR: Hartweizengrieß
 MAI: Mais
 FMAI: Maismehl
 B: Butter

GMAI: Maisgrieß
 SMAI: Feingrieß von Mais
 LENP: Vollmilchpulver
 LDEP: Teilentrahmtes Milchpulver
 LEP: Magermilchpulver
 LEPv: Magermilchpulver, mit Vitaminen angereichert
 CT: Tomatenkonzentrat
 CM: Makrelenkonserven
 BISC: Eiweißhaltiges Gebäck
 BO: Butteröl
 HOLI: Olivenöl
 HCOLZ: Raffiniertes Rapsöl
 HPALM: Teilweise raffiniertes Palmöl
 HSOJA: Raffiniertes Sojaöl
 HTOUR: Raffiniertes Sonnenblumenöl
 BPJ: Rindfleisch im eigenen Saft

CB: Corned Beef
 COR: Korinthen
 BABYF: Babyfood
 LHE: Energiereiche Milch
 Lsub1: Säuglingsmilchnahrung
 Lsub2: Kleinkindermilchnahrung
 PAL: Teigwaren
 PISUM: Spalterbsen
 FEQ: Ackerbohnen (Vicia Faba Equina)
 FABA: Puffbohnen (Vicia Faba Major)
 SAR: Sardinen
 DEB: Frei Löschhafen — gelöscht
 DEN: Frei Löschhafen — ungelöscht
 EMB: Frei Verschiffungshafen
 DEST: Frei Bestimmungsort
 EXW: Ab Werk

Bekanntmachung einer Ausschreibung über die Kürzung des Zolls für die Einfuhr von Mais aus Drittländern

(98/C 211/11)

I. Gegenstand

1. Es wird eine Ausschreibung bezüglich der Kürzung des Zolls für die Einfuhr von Mais der Unterposition 1005 90 00 der Kombinierten Nomenklatur aus Drittländern durchgeführt.
2. Die Menge, auf die sich die Festsetzung der Kürzung des Einfuhrzolls beziehen kann, beträgt 600 000 Tonnen.
3. Die Ausschreibung erfolgt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1445/98 der Kommission ⁽¹⁾.

II. Fristen

1. Die Angebotsfrist für die erste wöchentliche Ausschreibung beginnt am 7. Juli 1998 und endet am 9. Juli 1998 um 10 Uhr.
2. Für die darauffolgenden wöchentlichen Ausschreibungen beginnt die Frist für die Einreichung der Angebote am Freitag jeder Woche und endet am Donnerstag der folgenden Woche um 10 Uhr.

Diese Bekanntmachung wird nur zur Eröffnung dieser Ausschreibung veröffentlicht. Soweit sie nicht geändert oder ersetzt wird, gilt sie für alle während der Gültigkeitsdauer dieser Ausschreibung erfolgenden wöchentlichen Ausschreibungen.

III. Angebote

1. Die schriftlichen Angebote müssen spätestens zu den unter Ziffer II genannten Tagen und Uhrzeiten entweder durch Hinterlegung gegen Empfangsbestätigung oder durch eingeschriebenen Brief, Fernschreiben, Telefax oder Telegramm bei der nachstehenden Anschrift eingehen:

Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA), C/Beneficiencia 8, E-28004 Madrid (telex: 41819, 23427 SENPA E; telefax: 5219832, 5224387).

Die nicht durch Fernschreiben, Telefax oder Telegramm eingereichten Angebote müssen in doppeltem versiegeltem Umschlag an die betreffende Anschrift gerichtet werden. Auf dem inneren, ebenfalls versiegelten Umschlag muß der folgende Vermerk stehen: „Angebot bezüglich der Ausschreibung der Kürzung des Zolls für die Einfuhr von Mais — Verordnung (EG) Nr. 1445/98“.

Bis zur Benachrichtigung des Bieters durch den betreffenden Mitgliedstaat über die Zuschlagserteilung bleiben die eingereichten Angebote bindend.

2. Das Angebot und der in Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1839/95 der Kommission ⁽²⁾ genannte Nachweis sowie die dort genannte Erklärung sind in der bzw. einer der Amtssprachen desjenigen Mitgliedstaats abzufassen, an dessen zuständige Behörde das Angebot gerichtet wird.

IV. Ausschreibungssicherheit

Die Ausschreibungssicherheit ist zugunsten der zuständigen Behörde zu stellen.

V. Zuschlagserteilung

Der Zuschlag begründet:

- a) das Recht auf Erteilung einer Einfuhrlizenz in dem Mitgliedstaat, in dem das Angebot eingereicht worden ist, mit Angabe der im Angebot genannten und für die betreffende Menge zugeschlagenen Kürzung des Zolls bei der Einfuhr;
- b) die Verpflichtung, für diese Menge eine Einfuhrlizenz in dem unter Buchstabe a) genannten Mitgliedstaat zu beantragen.

⁽¹⁾ ABl. L 191 vom 7.7.1998, S. 47.

⁽²⁾ ABl. L 177 vom 28.7.1995, S. 4.