

Amtsblatt

der Europäischen Union

ISSN 1725-2407

C 311

46. Jahrgang

20. Dezember 2003

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I Mitteilungen	
	Rat	
2003/C 311/01	Mitteilung betreffend die Eröffnung der Kontingente, die durch den Beschluss des Rates vom 15. Dezember 2003 für die Einfuhr bestimmter Stahlerzeugnisse mit Ursprung in der Ukraine festgelegt wurden	1
	Kommission	
2003/C 311/02	Euro-Wechselkurs	17
2003/C 311/03	Staatliche Beihilfe — Italien — Beihilfe C 65/03 (ex N 134/01) — Gesetzentwurf Nr. 106/1-A — „Beihilfe für die Schaffung von Infrastrukturen und Diensten im Güterverkehrssektor zur Umstrukturierung des Straßengüterverkehrs und zum Ausbau des kombinierten Verkehrs“ (Region Friaul — Julisch Venetien) — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag ⁽¹⁾	18
2003/C 311/04	Bekanntmachung über die Einleitung eines Untersuchungsverfahrens betreffend Handelshemmnisse im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 3286/94 des Rates — Handelshemmende Maßnahmen und Praktiken der Türkei im Handel mit pharmazeutischen Erzeugnissen	31
2003/C 311/05	Antrag auf Ausstellung eines Negativattests/Anmeldung nach Form A/B — Fall COMP/D1/38.827 ⁽¹⁾	33
2003/C 311/06	Anmeldung einer Kooperationsvereinbarung — Sache COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Errichtung einer Allianz für Geldausgabeautomaten ⁽¹⁾	34
2003/C 311/07	Liste der von der Kommission 2003 angenommenen Legislativvorschläge und anderen KOM-Dokumente (erster Teil)	35
2003/C 311/08	Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses (Sache COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics) — Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall ⁽¹⁾	38

DE

2

⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

(Fortsetzung umseitig)

2003/C 311/09	Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss (Sache COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft) ⁽¹⁾	39
---------------	--	----

II *Vorbereitende Rechtsakte*

.....

III *Bekanntmachungen*

Kommission

2003/C 311/10	MEDIA Plus (2001—2005) — Durchführung des Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke — Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 92/03 — Förderung des transnationalen Vertriebs europäischer Filme und der Vernetzung europäischer Vertriebsunternehmen — System der „selektiven“ Förderung	40
2003/C 311/11	Media Plus (2001—2005) — Durchführung des Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke — Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 93/03 — Förderung des transnationalen Vertriebs europäischer Filme — Unterstützung von Agenten für den internationalen Vertrieb europäischer Kinofilme	41
2003/C 311/12	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — Programm EU-Asien für Informationstechnologie und Kommunikation (Asia IT&C) — EuropeAid/117839/C/G	42
2003/C 311/13	Bekanntmachung einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — EuropeAid/117830/C/G — Einbeziehung geschlechterspezifischer Fragen in die Entwicklungszusammenarbeit	42
2003/C 311/14	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — Asien-Pro-Eco-Programm — EuropeAid/117860/C/G	43
2003/C 311/15	Unterstützung der Rückkehr und Wiedereingliederung von Volksgruppen im Kosovo — Programm CARDS der Europäischen Union — EuropeAid/117760/D/G/KOS	43
2003/C 311/16	Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen über die Unterstützung von Strategien und Aktionen im Bereich der reproduktiven und sexuellen Gesundheit und der damit verbundenen Rechte in den Entwicklungsländern — EuropeAid/117842/C/G	44



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

I

(Mitteilungen)

RAT

Mitteilung betreffend die Eröffnung der Kontingente, die durch den Beschluss des Rates vom 15. Dezember 2003 für die Einfuhr bestimmter Stahlerzeugnisse mit Ursprung in der Ukraine festgelegt wurden

(2003/C 311/01)

(1) Die Stahlerzeugnisse der in dem Beschluss des Rates aufgeführten Tarifpositionen (siehe Anlage 1 des Anhangs) mit Ursprung in der Ukraine können zwischen dem 1. Januar 2004 und dem 31. Dezember 2004 im Rahmen der in Anlage 7 des Anhangs festgelegten Höchstgrenzen eingeführt werden.

(2) Die Höchstmengen werden nach den Verfahren des Anhangs verwaltet.

Anträge auf Erteilung von Lizenzen müssen an die in Anlage 5 des Anhangs aufgeführten zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten gestellt werden.

ANHANG

Artikel 1

Geltungsbereich

(1) Dieser Anhang gilt für die Einfuhren der in Anlage 1 aufgeführten Eisen- und Stahlerzeugnisse mit Ursprung in der Ukraine.

(2) Für die Zwecke des Absatzes 1 werden die Eisen- und Stahlerzeugnisse in die in Anlage 1 aufgeführten Erzeugnisgruppen eingeteilt.

(3) Die in Anlage 1 aufgeführten Erzeugnisse werden nach der Kombinierten Nomenklatur (KN) eingereiht.

(4) Der Ursprung der in Absatz 1 genannten Erzeugnisse wird nach den in der Gemeinschaft geltenden Regeln bestimmt.

(5) Die Verfahren für die Kontrolle des Ursprungs der in Absatz 1 genannten Erzeugnisse sind in den einschlägigen Rechtsvorschriften der Gemeinschaft festgelegt.

Artikel 2

Höchstmengen

(1) Für die in Anlage 1 aufgeführten Eisen- und Stahlerzeugnisse mit Ursprung in der Ukraine gelten bei der Einfuhr in die Gemeinschaft die in Anlage 7 festgesetzten Höchstmengen. Für die Überführung der in Anlage 1 aufgeführten Erzeugnisse mit Ursprung in der Ukraine in den zollrechtlich freien Verkehr der Gemeinschaft ist eine Einfuhrgenehmigung vorzulegen, die von den Behörden der Mitgliedstaaten nach Maßgabe des Artikels 4 erteilt wird.

(2) Um sicherzustellen, dass die Mengen, für die Einfuhrgenehmigungen erteilt werden, die Gesamthöchstmengen für die Erzeugnisgruppen zu keinem Zeitpunkt überschreiten, erteilen die zuständigen Behörden die Einfuhrgenehmigung erst dann, wenn sie von der Kommission die Bestätigung erhalten haben, dass im Rahmen der Höchstmenge für die betreffende Erzeugnisgruppe von Eisen- und Stahlerzeugnissen und das Lieferland, für die der Einführer bei diesen Behörden einen Antrag gestellt hat, noch Mengen verfügbar sind.

(3) Als Zeitpunkt des Versands der Erzeugnisse im Sinne dieses Anhangs gilt der Zeitpunkt, zu dem sie zur Ausfuhr in das Beförderungsmittel verladen werden.

*Artikel 3***Nichterhebungsverfahren**

- (1) Die in Anlage 7 aufgeführten Höchstmengen gelten nicht für die Erzeugnisse, die in eine Freizone verbracht oder in das Zolllagerverfahren, das Verfahren der vorübergehenden Verwendung oder das Verfahren der aktiven Veredelung (Nichterhebungsverfahren) übergeführt werden.
- (2) Werden die in Absatz 1 genannten Erzeugnisse später in unverändertem Zustand oder nach einer Be- oder Verarbeitung in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt, so gilt Artikel 2 Absatz 2, und die betreffenden Mengen werden auf die entsprechenden in Anlage 7 festgesetzten Höchstmengen angerechnet.

*Artikel 4***Sonderbestimmungen für die Verwaltung der Gemeinschaftshöchstmengen**

- (1) Zur Anwendung von Artikel 2 Absatz 2 teilen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten vor der Erteilung der Einfuhrgenehmigungen der Kommission die Mengen mit, für die bei ihnen durch Originalausfuhrlicenzen belegte Anträge auf Einfuhrgenehmigungen gestellt worden sind. Die Kommission bestätigt umgehend in der chronologischen Reihenfolge des Eingangs der Mitteilungen der Mitgliedstaaten („Windhundverfahren“), dass die beantragten Einfuhrmengen verfügbar sind.
- (2) Die den Mitteilungen an die Kommission beigefügten Anträge sind gültig, wenn darin das Ausfuhrland, die Erzeugnisgruppe, die Einfuhrmenge, die Nummer der Ausfuhrlizenz, der Kontingenzzeitraum und der Mitgliedstaat, in dem die Erzeugnisse in den freien Verkehr übergeführt werden sollen, eindeutig angegeben sind.
- (3) Die Mitteilungen nach den Absätzen 1 und 2 werden auf elektronischem Wege über das für diesen Zweck eingerichtete integrierte Netz übermittelt, sofern nicht zwingende technische Gründe vorübergehend die Benutzung anderer Kommunikationsmittel erforderlich machen.
- (4) Die Kommission bestätigt den Behörden nach Möglichkeit die volle beantragte Einfuhrmenge für jede Erzeugnisgruppe.
- (5) Die zuständigen Behörden unterrichten die Kommission unverzüglich über alle Mengen, die während der Geltungsdauer der Einfuhrgenehmigung nicht ausgenutzt worden sind. Die nicht ausgenutzten Mengen werden automatisch auf die verbleibende Gesamtmenge der Gemeinschaftshöchstmenge für die betreffende Erzeugnisgruppe übertragen.
- (6) Die Einfuhrgenehmigungen oder gleichwertige Papiere werden nach Maßgabe der Anlage 4 erteilt.
- (7) Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission über den Widerruf einer bereits erteilten Einfuhrgenehmigung oder eines gleichwertigen Papiers, wenn die entsprechende Ausfuhrlizenz von den zuständigen ukrainischen Behörden zurückgenommen oder widerrufen worden ist. Werden jedoch die Kommission oder die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates von den zuständigen ukrainischen Behörden erst nach Einfuhr der betreffenden Erzeugnisse in die Gemeinschaft über die Rücknahme oder den Widerruf der Ausfuhrlizenz unterrichtet, so werden die betreffenden Mengen auf die Höchstmenge für den Zeitraum angerechnet, in dem die Erzeugnisse versandt worden sind.
- (8) Die Kommission kann die zur Durchführung dieses Artikels erforderlichen Maßnahmen treffen.

*Artikel 5***Statistiken**

Jeden Monat teilen die Mitgliedstaaten der Kommission innerhalb eines Monats nach Monatsende unter Angabe des Codes der Kombinierten Nomenklatur und in der statistischen Einheit sowie gegebenenfalls in der besonderen Einheit für diesen Code die Gesamtmengen der in Anlage 1 aufgeführten Eisen- und Stahlerzeugnisse mit, die in diesem Monat in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt wurden. Die Einfuhren sind entsprechend den geltenden statistischen Verfahren aufzuschlüsseln.

Anlage 1

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

Anlage 2

TEIL I

SYSTEM DER DOPPELTEN KONTROLLE

(für die Verwaltung von Höchstmengen)

Artikel 1

- (1) Die zuständigen ukrainischen Behörden erteilen Ausfuhrlicenzen für alle Sendungen von Eisen- und Stahlerzeugnissen, für die in Anlage 5 Höchstmengen festgesetzt sind, bis die betreffenden Höchstmengen erreicht sind.
- (2) Das Original der Ausfuhrlizenz ist vom Einführer zur Erteilung der in Artikel 4 genannten Einfuhrgenehmigung vorzulegen.

Artikel 2

- (1) Die Ausfuhrlicenzen müssen dem Muster in Anlage 3 entsprechen und unter anderem bescheinigen, dass die betreffende Erzeugnismenge auf die für die betreffende Erzeugnisgruppe festgesetzte Höchstmenge angerechnet worden ist.
2. Jede Ausfuhrlizenz darf nur für eine der in Anlage 1 aufgeführten Erzeugnisgruppen ausgestellt werden.

Artikel 3

Die Ausfuhren werden auf die Höchstmengen für den Zeitraum angerechnet, in dem die Erzeugnisse, auf die sich die Ausfuhrlizenz bezieht, im Sinne des Artikels 2 Absatz 3 des Anhangs versandt worden sind.

Artikel 4

- (1) Sofern die Kommission nach Artikel 4 des Anhangs bestätigt, dass die beantragte Einfuhrmenge im Rahmen der betreffenden Höchstmenge verfügbar ist, erteilen die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Vorlage der entsprechenden Originalausfuhrlizenz durch den Einführer eine Einfuhrgenehmigung. Die Vorlage muss spätestens bis zum 31. Dezember 2004 erfolgen, vorausgesetzt, dass die Waren, die Gegenstand der Lizenz sind, vor dem 31. Dezember 2004 versandt wurden. Wenn die Kommission nach Artikel 4 des Anhangs bestätigt hat, dass die beantragte Einfuhrmenge im Rahmen der betreffenden Höchstmenge verfügbar ist, kann die Einfuhrgenehmigung von den zuständigen Behörden jedes Mitgliedstaates erteilt werden; dies muss nicht der in der Ausfuhrlizenz angegebene Mitgliedstaat sein.
- (2) Die Einfuhrgenehmigung gilt vier Monate nach ihrer Erteilung. Auf hinreichend begründeten Antrag des Einführers können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaates die Geltungsdauer um höchstens zwei Monate verlängern. Eine solche Verlängerung ist der Kommission mitzuteilen.
- (3) Die Einfuhrgenehmigung muss dem Muster in Anlage 4 entsprechen und gilt im gesamten Zollgebiet der Gemeinschaft.
- (4) In der Anmeldung des Einführers oder in seinem Antrag auf Erteilung der Einfuhrgenehmigung ist Folgendes anzugeben:
 - a) vollständiger Name und vollständige Anschrift des Ausführers,
 - b) vollständiger Name und vollständige Anschrift des Einführers,
 - c) genaue Warenbezeichnung und KN-Code,
 - d) Ursprungsland,
 - e) Herkunftsland,
 - f) Erzeugnisgruppe und Menge in der entsprechenden Einheit nach den Angaben in Anlage 7 des Anhangs für die betreffenden Erzeugnisse,
 - g) Reingewicht nach KN-Positionen,
 - h) cif-Wert frei Grenze der Gemeinschaft nach KN-Positionen (nach der Angabe in Feld 13 der Ausfuhrlizenz),
 - i) Angabe, ob es sich bei den betreffenden Erzeugnissen um Waren zweiter Wahl oder um abgewertete Waren handelt,
 - j) gegebenenfalls Zahlungs- und Liefertermin sowie Kopie des Konnossements und des Kaufvertrags,

- k) Datum und Nummer der Ausfuhrlizenz,
 - l) für Verwaltungszwecke verwendete interne Kennziffern,
 - m) Datum und Unterschrift des Einführers.
- (5) Der Einführer ist nicht verpflichtet, die gesamte Menge, für die eine Einfuhrgenehmigung erteilt wurde, in einer Sendung einzuführen.

Artikel 5

Die von den Behörden der Mitgliedstaaten erteilten Einfuhrgenehmigungen gelten nur bei Gültigkeit der von den zuständigen ukrainischen Behörden erteilten Ausfuhrlicenzen, aufgrund deren die Einfuhrgenehmigungen erteilt werden, und für die in den Ausfuhrlicenzen angegebenen Mengen.

Artikel 6

Unbeschadet der nach den geltenden Bestimmungen zu erfüllenden sonstigen Bedingungen werden Einfuhrgenehmigungen oder gleichwertige Papiere von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach Artikel 2 Absatz 2 ohne Diskriminierung allen Einführern in der Gemeinschaft ohne Rücksicht auf ihren Niederlassungsort in der Gemeinschaft erteilt.

Artikel 7

Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten verweigern die Erteilung von Einfuhrgenehmigungen für Erzeugnisse mit Ursprung in der Ukraine, für die keine nach Maßgabe dieser Anlage erteilte Ausfuhrlizenz vorgelegt wird.

TEIL II

GEMEINSAME BESTIMMUNGEN

Artikel 8

- (1) Die in Artikel 1 genannten Ausfuhrlicenzen und die Ursprungszeugnisse (Muster beigefügt) können mit zusätzlichen Durchschriften ausgestellt werden, die als solche ordnungsgemäß kenntlich zu machen sind. Sie sind in englischer Sprache abzufassen.
- (2) Werden die in Absatz 1 genannten Papiere handschriftlich ausgefüllt, so muss dies mit Tinte oder Kugelschreiber und in Druckschrift geschehen.
- (3) Die Ausfuhrlicenzen oder gleichwertigen Papiere und die Ursprungszeugnisse haben das Format 210 × 297 mm. Es ist weißes geleimtes Schreibpapier ohne mechanischen Papierhalbstoff mit einem Quadratmetergewicht von mindestens 25 g zu verwenden. Alle Teile sind mit einem guillochierten Überdruck zu versehen, auf dem jede mechanisch oder chemisch vorgenommene Verfälschung sichtbar wird.
- (4) Nur das Original wird von den in der Gemeinschaft zuständigen Behörden nach Maßgabe dieses Anhangs als für die Zwecke der Einfuhr gültig anerkannt.
- (5) Jede Ausfuhrlizenz bzw. jedes gleichwertige Papier und jedes Ursprungszeugnis trägt zur Kennzeichnung eine standardisierte Seriennummer, die auch eingedruckt sein kann.
- (6) Diese Nummer setzt sich wie folgt zusammen:
- zwei Buchstaben zur Bezeichnung des Ausfuhrlandes nach folgendem Code:
 - UA = Ukraine,
 - zwei Buchstaben zur Bezeichnung des Bestimmungsmitgliedstaates nach folgendem Code:
 - BE = Belgien
 - DK = Dänemark
 - DE = Deutschland
 - EL = Griechenland
 - ES = Spanien
 - FR = Frankreich
 - IE = Irland
 - IT = Italien
 - LU = Luxemburg
 - NL = Niederlande

AT = Österreich
PT = Portugal
FI = Finnland
SE = Schweden
GB = Vereinigtes Königreich,

- eine einstellige Zahl zur Bezeichnung des Kontingentszeitraums, die der letzten Ziffer des laufenden Jahres entspricht, z. B. „4“ für 2004,
- eine zweistellige Zahl zur Bezeichnung der ausstellenden Behörde im Ausfuhrland,
- eine fünfstellige Zahl, durchlaufend von 00001 bis 99999, die dem betreffenden Bestimmungsmitgliedstaat zugeteilt wird.

Artikel 9

Die Ausfuhrlicenzen und die Ursprungszeugnisse können nach dem Versand der Erzeugnisse, auf die sie sich beziehen, ausgestellt werden. In diesem Fall müssen sie den Vermerk „issued retrospectively“ tragen.

Artikel 10

Bei Diebstahl, Verlust oder Vernichtung einer Ausfuhrlizenz oder eines Ursprungszeugnisses kann der Ausfuhrer bei der zuständigen Behörde, die das Papier ausgestellt hat, ein Duplikat beantragen, das anhand der in seinem Besitz befindlichen Ausfuhrpapiere ausgefertigt wird. Das Duplikat einer Ausfuhrlizenz oder eines Ursprungszeugnisses muss den Vermerk „duplicate“ tragen.

Das Duplikat muss das Datum des Originals tragen.

TEIL III

EINFUHRGENEHMIGUNG DER GEMEINSCHAFT — GEMEINSAMER VORDRUCK

Artikel 11

- (1) Für die Einfuhrgenehmigung nach Artikel 4 verwenden die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten (Aufstellung in Anlage 5) einen Vordruck nach dem Muster für die Einfuhrgenehmigung in Anlage 4.
- (2) Die Einfuhrgenehmigung und die Teilgenehmigungen werden in zwei Exemplaren ausgefertigt, von denen das erste die Bezeichnung „Original für den Antragsteller“ und die Nummer 1 trägt und dem Antragsteller ausgehändigt wird, während das zweite die Bezeichnung „Exemplar für die zuständige Behörde“ und die Nummer 2 trägt und von der Behörde, die die Genehmigung erteilt, verwahrt wird. Für Verwaltungszwecke kann die zuständige Behörde dem Exemplar Nr. 2 zusätzliche Exemplare hinzufügen.
- (3) Für die Vordrucke ist weißes Schreibpapier ohne mechanischen Papierhalbstoff mit einem Quadratmetergewicht von 55 bis 65 g zu verwenden. Die Vordrucke haben das Format 210 × 297 mm; der Zeilenabstand beträgt 4,24 mm ($\frac{1}{6}$ "); die Einteilung der Vordrucke ist genau einzuhalten. Die Vorder- und die Rückseite des Exemplars Nr. 1, das die eigentliche Genehmigung darstellt, sind mit einem roten guillochierten Überdruck zu versehen, auf dem jede mechanisch oder chemisch vorgenommene Verfälschung sichtbar wird.
- (4) Der Druck der Vordrucke obliegt den Mitgliedstaaten. Sie können auch von Druckereien gedruckt werden, die von dem Mitgliedstaat, in dem sie ihren Sitz haben, hierfür zugelassen sind. In diesem Fall ist in jedem Vordruck auf die Zulassung hinzuweisen. Jeder Vordruck muss den Namen und die Anschrift der Druckerei oder ein Zeichen tragen, das eine Identifizierung ermöglicht.
- (5) Bei ihrer Erteilung werden die Genehmigung und die Teilgenehmigungen von den zuständigen Behörden des betreffenden Mitgliedstaates mit einer Ausstellungsnummer versehen. Die Nummer der Einfuhrgenehmigung wird der Kommission auf elektronischem Wege über das nach Artikel 4 dieses Anhangs eingerichtete integrierte Netz übermittelt.
- (6) Die Genehmigung und die Teilgenehmigungen sind in der Amtssprache oder in einer der Amtssprachen des erteilenden Mitgliedstaates auszufüllen.
- (7) In Feld 10 geben die zuständigen Behörden die entsprechende Erzeugnisgruppe an.
- (8) Die Zeichen der erteilenden und der anrechnenden Behörden werden mit einem Stempel angebracht. Der Stempel der erteilenden Behörde kann jedoch durch einen Trockenstempel in Verbindung mit einem durch Lochen hergestellten Buchstaben- und Zahlensatz oder durch einen Aufdruck auf der Genehmigung ersetzt werden. Die genehmigten Mengen werden von der erteilenden Behörde fälschungssicher angegeben, so dass der Zusatz von Ziffern oder sonstigen Angaben unmöglich ist (z. B. 1 000 EUR).

(9) Die Einfuhrmengen können entweder bei der Erfüllung der Einfuhrförmlichkeiten von den Zollbehörden oder bei der Erteilung von Teilgenehmigungen von den zuständigen Behörden in ein Feld auf den Rückseiten der Exemplare Nr. 1 und Nr. 2 eingetragen werden.

Reicht der Platz für die Anrechnung auf der Genehmigung oder der Teilgenehmigung nicht aus, so können die zuständigen Behörden dieser ein oder mehrere Zusatzblätter beifügen, die die gleichen Anrechnungsfelder enthalten wie die Rückseiten der Exemplare Nr. 1 und Nr. 2 der Genehmigung bzw. der Teilgenehmigung. Die anrechnenden Behörden bringen ihren Stempel so an, dass sich die eine Hälfte auf der Genehmigung oder der Teilgenehmigung und die andere Hälfte auf dem Zusatzblatt befindet. Wird mehr als ein Zusatzblatt beigefügt, so ist in gleicher Weise auf jeder Seite und der jeweils vorangehenden Seite ein Stempel anzubringen.

(10) Die Genehmigungen und die Teilgenehmigungen sowie die darin enthaltenen Eintragungen und Sichtvermerke der Behörden eines Mitgliedstaates haben in jedem anderen Mitgliedstaat die gleiche rechtliche Wirkung wie die Genehmigungen und die Teilgenehmigungen sowie die darin enthaltenen Eintragungen und Sichtvermerke der Behörden dieses anderen Mitgliedstaates.

(11) Sofern unbedingt erforderlich, können die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten verlangen, dass die Angaben auf der Genehmigung oder den Teilgenehmigungen in die Amtssprache oder in eine der Amtssprachen des betreffenden Mitgliedstaates übersetzt werden.

Anlage 3

1. Ausführer (Name, vollständige Anschrift, Land)	ORIGINAL	2. Nummer		
	3. Kontingentszeitraum	4. Erzeugnisgruppe		
5. Empfänger (Name, vollständige Anschrift, Land)	AUSFUHRDOKUMENT (Stahlerzeugnisse)			
	6. Ursprungsland	7. Bestimmungsland		
8. Ort und Datum des Versands — Beförderungsmittel	9. Zusätzliche Angaben			
10. Warenbeschreibung und Hersteller	11. KN-Code	12. Menge ⁽¹⁾	13. fob-Wert ⁽²⁾	
<p>14. BESTÄTIGUNG DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE</p> <p>Der Unterzeichnete bestätigt, dass die vorstehenden Waren gemäß den Bestimmungen über den Handel mit EGKS-Erzeugnissen mit der Europäischen Gemeinschaft auf die Höchstmenge für das in Feld 3 angegebene Jahr für die in Feld 4 angegebene Produktkategorie angerechnet wurden.</p>				
15. Zuständige Behörde (Name, vollständige Anschrift, Land)	Ort und Datum:			
	(Unterschrift)	(Dienststempel)		

⁽¹⁾ Angabe des Eigengewichts (kg) bzw. der Menge in der angegebenen Maßeinheit, sofern es sich nicht um das Eigengewicht handelt.
⁽²⁾ In der Währung des Kaufvertrags.

Muster des Ursprungszeugnisses nach Artikel 8 Absatz 1 der Anlage 2

1. Ausführer (Name, vollständige Anschrift, Land)	ORIGINAL		2. Nummer	
	3. Kontingentszeitraum		4. Erzeugnisgruppe	
5. Empfänger (Name, vollständige Anschrift, Land)	URSPRUNGSZEUGNIS (Stahlerzeugnisse)			
	6. Ursprungsland		7. Bestimmungsland	
8. Ort und Datum des Versands — Beförderungsmittel	9. Zusätzliche Angaben			
10. Warenbeschreibung und Hersteller		11. KN-Code	12. Menge ⁽¹⁾	13. fob-Wert ⁽²⁾
<p>14. BESTÄTIGUNG DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDE</p> <p>Der Unterzeichnete bestätigt, dass die vorstehenden Waren gemäß den geltenden Bestimmungen der Europäischen Gemeinschaft Ursprungserzeugnisse des in Feld 6 angegebenen Landes sind.</p>				
15. Zuständige Behörde (Name, vollständige Anschrift, Land)		Ort und Datum:		
		(Unterschrift)		(Dienststempel)

(1) Angabe des Eigengewichts (kg) bzw. der Menge in der angegebenen Maßeinheit, sofern es sich nicht um das Eigengewicht handelt.
 (2) In der Währung des Kaufvertrags.

Anlage 4

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT/EINFUHLIZENZ

Original für den Antragsteller	1	1. Inhaber (Name, vollständige Anschrift, Land und Mehrwertsteuernummer)	2. Ausstellungsnummer
			3. Kontingenzzeitraum
			4. Erteilende zuständige Behörde (Name, Anschrift, Telefonnummer)
		5. Anmelder/Vertreter (gegebenenfalls) (Name, vollständige Anschrift)	6. Ursprungsland (mit Geonomenklatur-Nummer)
			7. Herkunftsland (mit Geonomenklatur-Nummer)
			8. Letzter Tag der Gültigkeit
	1	9. Warenbezeichnung	10. KN-Code der Waren und Kategorie
			11. Menge in kg (Reingewicht) oder in weiteren Maßeinheiten
			12. cif-Preis frei Gemeinschaftsgrenze in EUR
		13. Zusätzliche Angaben	
		14. Sichtvermerk der zuständigen Behörde	
		Datum:	
		(Unterschrift)	(Stempel)

<p>15. ABSCHREIBUNG In Teil 1 der Spalte 17 ist die verfügbare, in Teil 2 die abgeschriebene Menge zu vermerken.</p>				
<p>16. Nettomenge (Rohmasse oder andere Maßeinheit mit Angabe der Einheit)</p>		<p>19. Zollpapier (Art und Nr.) oder Teillizenz (Nr.) und Tag der Abschreibung</p>		<p>20. Bezeichnung, Mitgliedstaat, Dienststempel und Unterschrift der abschreibenden Behörde</p>
<p>17. In Zahlen</p>	<p>18. In Buchstaben nur für die abgeschriebene Menge</p>			
1.				
2.				
1.				
2.				
1.				
2.				
1.				
2.				
1.				
2.				
1.				
2.				
<p>Etwaiges Zusatzblatt hier fest verbinden.</p>				

EUROPÄISCHE GEMEINSCHAFT/EINFUHLIZENZ

2 Exemplar für die zuständige Behörde 2	1. Inhaber (Name, vollständige Anschrift, Land und Mehrwertsteuernummer)	2. Ausstellungsnummer
		3. Kontingentszeitraum
		4. Erteilende zuständige Behörde (Name, Anschrift, Telefonnummer)
	5. Anmelder/Vertreter (gegebenenfalls) (Name, vollständige Anschrift)	6. Ursprungsland (mit Geonomenklatur-Nummer)
		7. Herkunftsland (mit Geonomenklatur-Nummer)
		8. Letzter Tag der Gültigkeit
	9. Warenbezeichnung	10. KN-Code der Waren und Kategorie
		11. Menge in kg (Reingewicht) oder in weiteren Maßeinheiten
	12. cif-Preis frei Gemeinschaftsgrenze in EUR	
13. Zusätzliche Angaben		
14. Sichtvermerk der zuständigen Behörde		
Datum:		
(Unterschrift)		(Stempel)

15. ABSCHREIBUNG

In Teil 1 der Spalte 17 ist die verfügbare, in Teil 2 die abgeschriebene Menge zu vermerken.

16. Nettomenge (Rohmasse oder andere Maßeinheit mit Angabe der Einheit)		19. Zollpapier (Art und Nr.) oder Teillizenz (Nr.) und Tag der Abschreibung	20. Bezeichnung, Mitgliedstaat, Dienststempel und Unterschrift der abschreibenden Behörde
17. In Zahlen	18. In Buchstaben nur für die abgeschriebene Menge		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Etwaiges Zusatzblatt hier fest verbinden.

Anlage 5

LISTA DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

LISTE OVER KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER

LISTE DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN DER MITGLIEDSTAATEN

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΚΔΟΣΗΣ ΑΔΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

LIST OF THE COMPETENT NATIONAL AUTHORITIES

LISTE DES AUTORITÉS NATIONALES COMPÉTENTES

ELENCO DELLE COMPETENTI AUTORITÀ NAZIONALI

LIJST VAN BEVOEGDE NATIONALE INSTANTIES

LISTA DAS AUTORIDADES NACIONAIS COMPETENTES

LUETTELO TOIMIVALTAISISTA KANSALLISISTA VIRANOMAISISTA

LISTA ÖVER KOMPETENTA NATIONELLA MYNDIGHETER

BELGIQUE/BELGIË

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

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

DANMARK

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

DEUTSCHLAND

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

ΕΛΛΑΣ

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

ESPAÑA

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

FRANCE

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

IRELAND

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

ITALIA

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

LUXEMBOURG

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

NEDERLAND

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

ÖSTERREICH

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

PORTUGAL

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

SUOMI

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

SVERIGE

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

UNITED KINGDOM

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

*Anlage 6***ZUSAMMENARBEIT DER VERWALTUNGSBEHÖRDEN***Artikel 1*

Die Kommission übermittelt den Behörden der Mitgliedstaaten die Namen und die Anschriften der in der Ukraine für die Ausstellung von Ursprungszeugnissen und Ausfuhrlicenzen zuständigen Behörden sowie die Abdrücke der von diesen Behörden verwendeten Stempel.

Artikel 2

In den ersten zehn Tagen jedes Monats teilen die Mitgliedstaaten der Kommission die Gesamtmengen der Eisen- und Stahlerzeugnisse, die einem System der doppelten Kontrolle unterliegen, in der entsprechenden Einheit und nach Ursprungsland und Erzeugnisgruppe mit, für die im Vormonat Einfuhrgenehmigungen erteilt worden sind.

Artikel 3

(1) Eine nachträgliche Prüfung von Ursprungszeugnissen oder Ausfuhrlicenzen wird stichprobenweise sowie immer dann vorgenommen, wenn die zuständigen Behörden der Gemeinschaft begründete Zweifel an der Echtheit eines Ursprungszeugnisses oder einer Ausfuhrlizenz oder an der Richtigkeit der Angaben über den tatsächlichen Ursprung der betreffenden Erzeugnisse haben.

In diesem Fall senden die zuständigen Behörden der Gemeinschaft das Ursprungszeugnis bzw. die Ausfuhrlizenz oder eine Kopie davon an die zuständigen ukrainischen Behörden zurück, gegebenenfalls unter Angabe der formellen oder materiellen Gründe, die eine Untersuchung rechtfertigen. Ist eine Rechnung vorgelegt worden, so wird sie oder eine Kopie davon dem Ursprungszeugnis oder der Ausfuhrlizenz oder deren Kopie beigelegt. Die zuständigen Behörden teilen ferner alle bekannten Umstände mit, die auf die Unrichtigkeit der Angaben im Ursprungszeugnis oder in der Ausfuhrlizenz schließen lassen.

(2) Absatz 1 gilt auch für die nachträgliche Prüfung von Ursprungserklärungen.

(3) Das Ergebnis der nach Absatz 1 vorgenommenen Nachprüfung wird den zuständigen Behörden der Gemeinschaft innerhalb von drei Monaten mitgeteilt. Mitzuteilen ist, ob das strittige Ursprungszeugnis bzw. die strittige Ausfuhrlizenz oder Ursprungserklärung sich auf die tatsächlich ausgeführten Erzeugnisse bezieht und ob die Erzeugnisse für eine Ausfuhr nach der in diesem Anhang festgelegten Regelung in Betracht kommen. Die zuständigen Behörden der Gemeinschaft können ferner Kopien aller Unterlagen verlangen, die erforderlich sind, um den genauen Sachverhalt zu ermitteln und insbesondere den tatsächlichen Ursprung der Erzeugnisse zu bestimmen.

(4) Werden bei der Nachprüfung Missbrauch oder schwerwiegende Unregelmäßigkeiten bei der Verwendung von Ursprungserklärungen festgestellt, so teilt der betreffende Mitgliedstaat dies der Kommission mit. Die Kommission unterrichtet die übrigen Mitgliedstaaten. Die Gemeinschaft kann beschließen, dass für die Einfuhr der betreffenden Erzeugnisse in die Gemeinschaft ein ukrainisches Ursprungszeugnis nach Artikel 8 Absatz 1 Anlage 2 vorzulegen ist.

(5) Die stichprobenweise vorgenommene Prüfung nach diesem Artikel darf die Überführung der betreffenden Erzeugnisse in den zollrechtlich freien Verkehr nicht behindern.

Artikel 4

(1) Geht aus dem Prüfungsverfahren nach Artikel 2 oder aus den den zuständigen Behörden der Gemeinschaft vorliegenden Informationen hervor, dass die Bestimmungen dieses Anhangs umgangen werden, so ersuchen die genannten Behörden die Ukraine, geeignete Untersuchungen über die erwiesenermaßen oder offensichtlich die Bestimmungen dieses Anhangs umgehenden Geschäfte durchzuführen beziehungsweise zu veranlassen. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen sind den zuständigen Behörden der Gemeinschaft zusammen mit allen sachdienlichen Informationen mitzuteilen, anhand deren der tatsächliche Ursprung der Erzeugnisse bestimmt werden kann.

(2) Im Rahmen der nach Maßgabe dieses Anhangs getroffenen Maßnahmen können die zuständigen Behörden der Gemeinschaft und die zuständigen Behörden der Ukraine Informationen austauschen, die zur Verhütung der Umgehung der Bestimmungen dieses Anhangs für sachdienlich erachtet werden.

(3) Wird festgestellt, dass die Bestimmungen dieses Anhangs umgangen worden sind, so kann die Kommission die für die Verhütung einer Wiederholung einer solchen Umgehung erforderlichen Maßnahmen treffen.

Artikel 5

Die Kommission koordiniert die von den zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten nach Maßgabe dieses Anhangs getroffenen Maßnahmen. Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten unterrichten die Kommission und die übrigen Mitgliedstaaten über die von ihnen getroffenen Maßnahmen und das jeweils erzielte Ergebnis.

Anlage 7

HÖCHSTMENGEN

(in Tonnen)

Erzeugnisse	1. Januar 2004 bis 31. Dezember 2004
<i>SA Flacherzeugnisse</i>	
SA1 (Coils)	19 190
SA2 (Grobbleche)	73 444
SA3 (sonstige Flacherzeugnisse)	5 926
<i>SB Profilerzeugnisse</i>	
SB1 (Träger)	2 583
SB2 (Walzdraht)	36 904
SB3 (sonstige Profilerzeugnisse)	46 499

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

19. Dezember 2003

(2003/C 311/02)

1 Euro =

Währung		Kurs	Währung		Kurs
USD	US-Dollar	1,2418	LVL	Lettischer Lat	0,6668
JPY	Japanischer Yen	133,63	MTL	Maltesische Lira	0,4309
DKK	Dänische Krone	7,4425	PLN	Polnischer Zloty	4,6548
GBP	Pfund Sterling	0,7029	ROL	Rumänischer Leu	40 732
SEK	Schwedische Krone	9,1085	SIT	Slowenischer Tolar	236,8
CHF	Schweizer Franken	1,5552	SKK	Slowakische Krone	41,133
ISK	Isländische Krone	90,00	TRL	Türkische Lira	1 773 170
NOK	Norwegische Krone	8,332	AUD	Australischer Dollar	1,6835
BGN	Bulgarischer Lew	1,9556	CAD	Kanadischer Dollar	1,6585
CYP	Zypern-Pfund	0,58521	HKD	Hongkong-Dollar	9,6443
CZK	Tschechische Krone	32,506	NZD	Neuseeländischer Dollar	1,9249
EEK	Estnische Krone	15,6466	SGD	Singapur-Dollar	2,1203
HUF	Ungarischer Forint	262,49	KRW	Südkoreanischer Won	1 478,55
LTL	Litauischer Litas	3,4523	ZAR	Südafrikanischer Rand	8,2825

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

STAATLICHE BEIHILFE — ITALIEN

Beihilfe C 65/03 (ex N 134/01) — Gesetzentwurf Nr. 106/1-A — „Beihilfe für die Schaffung von Infrastrukturen und Diensten im Güterverkehrssektor zur Umstrukturierung des Straßengüterverkehrs und zum Ausbau des kombinierten Verkehrs“ (Region Friaul — Julisch Venetien)

Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag

(2003/C 311/03)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit Schreiben vom 11. November 2003, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Italien ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

Die Kommission hat beschlossen, keine Einwände gegen bestimmte andere im nachfolgenden Schreiben beschriebene Maßnahmen zu erheben.

Die Kommission fordert alle Beteiligten zu den Beihilfen, derentwegen die Kommission das Verfahren einleitet, zur Stellungnahme innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung an folgende Anschrift auf:

Europäische Kommission
Generaldirektion Energie und Verkehr
Direktion Landverkehr
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 296 41 04

Alle Stellungnahmen werden Italien übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

1. VERFAHREN

Mit Schreiben vom 5. Februar 2001, registriert vom Generalsekretariat am 9. Februar 2001, notifizierten die italienischen Behörden der Kommission gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag die Beihilfe zum Ausbau des kombinierten Verkehrs. Die Notifizierung wurde unter der Nummer N 134/01 vom Generalsekretariat der Europäischen Kommission registriert.

Da die Notifizierung unvollständig war, forderte die Kommission mit Schreiben D(01) 5496 vom 5. April 2001 zusätzliche Informationen an. Ein entsprechendes Antwortschreiben ging am 20. Juni 2001 ein und wurde unter DG TREN A/61295 registriert.

Mit Schreiben vom 27. August 2001 forderte die Kommission bei den italienischen Behörden weitere Informationen an. Mit Schreiben vom 9. Oktober 2001, registriert unter DG TREN A/67862, ersuchten die italienischen Behörden um eine Verlängerung der Frist für die Übermittlung dieser Informationen. Die Dienststellen der Kommission entsprachen diesem Ersu-

chen mit Schreiben vom 9. November 2001. Am 19. Dezember 2001 fand ein Treffen zwischen Vertretern der Kommission und der italienischen Behörden statt. Das Antwortschreiben auf das zweite Informationsersuchen der Kommission ging am 24. Juli 2002 ein und wurde unter DG TREN A/64121 registriert.

Am 7. Oktober 2002 forderte die Kommission erneut zusätzliche Informationen an. Ein entsprechendes Antwortschreiben ging am 21. November 2002 ein und wurde unter SG(2002) A/11582 registriert. Am 18. Dezember 2002 fand ein Treffen mit Vertretern der italienischen Behörden statt.

Die Kommission forderte mit Schreiben vom 22. Januar 2003 weitere Erklärungen an. Ein entsprechendes Antwortschreiben ging am 25. März 2003 ein und wurde unter DG TREN A/16616 registriert.

Die Kommission schickte am 27. Mai 2003 ein abschließendes Schreiben. Ein entsprechendes Antwortschreiben (SG A/6389) ging am 4. Juli 2003 ein. Letzte Erklärungen wurden von der Ständigen Vertretung Italiens mit Schreiben vom 17. Juli 2003 (SG A/6942) übermittelt.

2. BESCHREIBUNG DER BEIHILFE

2.1 Ziel

Ziel der Beihilferegelung ist es, regionale Infrastrukturen und Dienste bereitzustellen und zu modernisieren, um den Güterverkehr effizienter zu gestalten und den kombinierten Verkehr in diesem Bereich auszubauen. Zusätzlich soll dadurch die Umweltverschmutzung verringert und die Sicherheit des Güterverkehrs verbessert werden.

2.2 Begünstigte

Begünstigt werden im Güterverkehrssektor tätige Privatunternehmen in den EU-Mitgliedstaaten (ausgenommen sind auf eigene Rechnung durchgeführte Verkehrsleistungen), die über mindestens eine Betriebsstätte (Büro, Agentur, Zweigstelle, Tochtergesellschaft) in der Region Friaul — Julisch Venetien verfügen. Auch öffentliche Unternehmen können von den Beihilfen zur Entwicklung neuer Schienen- und Seeverkehrsdienste profitieren.

2.3 Art und Intensität der Beihilfe

Die Beihilferegelung umfasst folgende Maßnahmen:

- a) Bau von Park- und Hilfsflächen für Fahrzeuge des (lokalen und durchgehenden) Straßengüterverkehrs (Artikel 3.1a des Gesetzentwurfs 106/1/A), Errichtung und Umbau von KV-Terminals, Erwerb von Rechten zur Nutzung von Teilen bestehender Terminals, Bau von Lagern und Vorhaltung der erforderlichen Umschlaggeräte (Artikel 3.1b des Gesetzentwurfs 106/1/A).

Für die vorgenannte Beihilfe in Betracht kommen Maßnahmen, die mit den nachstehenden Zielen in Einklang stehen (Artikel 4.2 des Verordnungsentwurfs zur Durchführung von Artikel 7 des Gesetzentwurfs 106/1/A):

- ausgerüstete Rastplätze für eine größere Effizienz und bessere Abwicklung des Straßenverkehrs,
- für alle anderen Beihilfearten: zunehmende Verkehrsverlagerung von der Straße auf alternative Verkehrsträger, z. B. Eisenbahn und Seeverkehr,
- beide Beihilfearten: Berücksichtigung der Fähigkeit, die Tätigkeiten innerhalb der in dem Vorschlag angegebenen Zeit bei möglichst geringer Umweltbeeinträchtigung zu verrichten.

Die Begünstigten müssen sicherstellen, dass alle Unternehmen einen fairen, diskriminierungsfreien Zugang zu der Infrastruktur erhalten. Sie müssen bei der Übertragung der Infrastrukturverwaltung an Dritte ferner dafür sorgen, dass die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen bezüglich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge eingehalten werden. Die Beihilfe kann bis zu 30 % der beihilfefähigen Kosten betragen.

Als beihilfefähig gelten folgende Kosten:

- Erwerb von Grundstücken sowie technische/allgemeine Ausgaben im Rahmen der durch regionale Rechtsvorschriften im Bereich der öffentlichen Bauten festgelegten Grenzen (Artikel 6.1 des Verordnungsentwurfs zur Durchführung von Artikel 7 des Gesetzentwurfs 106/1/A);
 - Kauf von Gabelstaplern, Hebezeugen und Umschlaggeräten, die die geförderte Einrichtung für den kombinierten Verkehr tauglich machen. Diese Ausrüstungen müssen einen Verkehrsträgerwechsel ermöglichen, indem Ladeeinheiten von der Straße auf Schiene oder Wasser umgeladen werden.
- b) Installation und Modernisierung neuer Computersysteme, die ausschließlich der Einführung und dem Betrieb neuer Formen des kombinierten Verkehrs dienen (Artikel 3.3a des Gesetzentwurfs 106/1/A). Die Ausgaben betreffen Telematiksysteme für die Flottenüberwachung, fahrzeuggestützte Systeme zur kontinuierlichen Überwachung von Fahrzeugstatus und -bewegung sowie Systeme für die Steuerung der Kommunikation zwischen Überwachungsanlage und Bord-einheit. Diese Systeme müssen es ermöglichen, das rechner- und telematikgestützte Management des kombinierten Güterverkehrs zu optimieren. Die Beihilfe kann bis zu 30 % der beihilfefähigen Kosten betragen.
- c) Anschaffung neuer Ausrüstungen ausschließlich für den kombinierten Verkehr: Sattelanhänger, Wechselbehälter, Container und Umschlaggeräte (Artikel 3.3b). ISO-Seecontainer der Serie 1 fallen nicht unter die Beihilferegelung. Die Beihilfe kann bis zu 30 % der beihilfefähigen Kosten betragen.
- d) Anschaffung neuer Ausrüstungen zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs in Häfen sowie von Schiffen, die die aktuellen Sicherheits-/Umweltstandards auf nationaler bzw. Gemeinschaftsebene übertreffen (Schlepper, Schubboote, Schleppkähne, Lotsenboote). Diese Fahrzeuge leisten ausschließlich Dienste für Schiffe, die Handelszonen oder Häfen in der Region anlaufen oder verlassen, und erbringen keine allgemeinen Seeverkehrsdienste.
- Die Beihilfe beträgt höchstens 30 % der zusätzlichen Ausgaben, die notwendig sind, damit Sicherheits- und Umweltziele verfolgt werden können, die die auf einzelstaatlicher bzw. Gemeinschaftsebene geltenden Kriterien übertreffen. Die Einhaltung dieser Beschränkung wird durch eine geeignete Selbstzertifizierung und stichprobenartige Kontrollen gemäß den für die Kostenerfassung geltenden regionalen Rechtsvorschriften sichergestellt.
- e) Anschaffung neuer Straßenzugmaschinen, die im Vergleich zu den auf nationaler bzw. Gemeinschaftsebene geltenden Vorschriften strengere Abgas- und Sicherheitsnormen erfüllen (Artikel 3.5 des Gesetzentwurfs 106/1/A). Davon ausgenommen sind bereits verabschiedete, aber noch nicht in Kraft getretene Normen. Die Beihilfe kann bis zu 30 % (40 % für KMU) der zusätzlichen, für die Erfüllung der strengeren Normen notwendigen Kosten betragen.

- f) Startbeihilfe zur Entwicklung neuer Schienen- und Seeverkehrsdienste. Begünstigt werden (öffentliche oder private) Unternehmen, die auf dem Gebiet des Frachturnschlags tätig sind. Die Beihilfen werden für höchstens drei Jahre gewährt. Gefördert wird die Errichtung neuer Schienengüterverkehrsdienste mit Verkehrsträgerwechsel in gewerblichen Häfen oder multimodalen Umschlagterminals in der Region sowie der Aufbau neuer Seekabotagedienste von oder nach einem gewerblichen Hafen in Friaul — Julisch Venetien (Artikel 8 des Gesetzentwurfs 106/1/A).

Die Mittel werden nachträglich ausgezahlt. Die Beihilfe beträgt während des ersten Jahres höchstens 30 % der den Begünstigten tatsächlich entstandenen Kosten ⁽¹⁾. Im zweiten Jahr wird dieser Anteil auf 20 % und im dritten Jahr auf 10 % gekürzt.

Die Begünstigten müssen die für die neuen Dienste erhobenen Entgelte auf die Höhe der empfangenen Beihilfe abstimmen (Artikel 5.2 des Verordnungsentwurfs zur Durchführung von Artikel 7 des Gesetzentwurfs 106/1/A).

2.4 Verfahren

Um eine maximale Öffentlichkeitswirkung zu erzielen, wird die Regelung im offiziellen Mitteilungsblatt der Region sowie eine entsprechende Zusammenfassung in mindestens zwei Tageszeitungen, von denen eine landesweit erscheint, veröffentlicht (Artikel 3 des Verordnungsentwurfs zur Durchführung von Artikel 7 des Gesetzentwurfs 106/1/A).

2.5 Haushaltsmittel und Laufzeit der Beihilfe

Die Regelung gilt für drei Jahre ab dem Datum der Genehmigung durch die Europäische Kommission. Die Mittelausstattung beträgt für drei Jahre 1 549 370,70 EUR (3 Mrd. LIT).

3. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

3.1 Vorliegen einer Beihilfe

Im Rahmen der vorgeschlagenen Regelung erhalten die Begünstigten staatliche Beihilfen zur Deckung von Kosten für Investitionen, die sich auf den kombinierten Verkehr, Straßen- und Seeverkehrsausrüstung, den Bau von Parkplätzen, Servicebereichen und KV-Terminals sowie die Entwicklung neuer Schienen- und Seeverkehrsdienste beziehen. Jedoch erhalten andere nationale oder aus dem EU-Ausland stammende Unternehmen, die in demselben Bereich tätig sind, keine derartige Unterstützung. Die Wettbewerbsfähigkeit der Begünstigten wird somit gegenüber anderen Unternehmen im innergemeinschaftlichen Handel gestärkt.

⁽¹⁾ Die Differenz zwischen Einnahmen und Kosten des Dienstes, für den die Beihilfe gewährt wird.

Aufgrund dieser Überlegungen ist die Kommission der Auffassung, dass die notifizierte Regelung Beihilfen im Sinne des Artikels 87 Absatz 1 EG-Vertrag enthält und daher grundsätzlich unzulässig ist, es sei denn, sie kann aufgrund einer der im Vertrag oder sonstiger im Sekundärrecht vorgesehenen Ausnahmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden.

3.2 Ausnahmeregelung

Nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag können Beihilfen zur Förderung der Entwicklung gewisser Wirtschaftszweige oder Wirtschaftsgebiete, soweit sie die Handelsbedingungen nicht in einer Weise verändern, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft, als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden. Die Entwicklung des kombinierten Verkehrs sowie von Tätigkeiten zur Entlastung der Straßen entspricht somit nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) dem gemeinsamen Interesse. Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) ist deshalb die geeignete Rechtsgrundlage, um die notifizierte Beihilferegelung zu untersuchen.

Somit ist zu prüfen, ob die Anforderungen des Artikels 87 Absatz 3 Buchstabe c) erfüllt werden.

— Bau von Park- und Hilfsflächen, Errichtung von KV-Terminals

Die Schaffung von Park- und Hilfsflächen für den Straßengüterverkehr wird den Verkehrsfluss unmittelbar beeinflussen, indem die endlosen Reihen der auf normalen Straßen abgestellten Lastkraftwagen abgebaut werden. Die Beihilfe verringert die durch den Straßengüterverkehr verursachte Umweltverschmutzung und seine ökologischen Auswirkungen.

Der Bau von KV-Terminals wird die Nutzung des Schienenverkehrs und anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger fördern, so dass sie sich zu wettbewerbsfähigen Alternativen zum Straßenverkehr entwickeln. Die Entwicklung dieser Aktivitäten entspricht somit dem gemeinsamen Interesse.

Die vorgesehene staatliche Beihilfe wird für die Verwirklichung der Projekte von gemeinschaftlichem Interesse für notwendig erachtet.

In der Regel betrachtet die Kommission staatliche Beihilfen für Verkehrsinfrastruktur als mit dem EG-Vertrag vereinbar, wenn sie bis zu 50 % der beihilfefähigen Kosten betragen. Die geplante Beihilfeintensität von 30 % liegt weit unterhalb dieses Werts. Der vorgesehene Betrag kann im Hinblick auf die Verwirklichung der Projekte als angemessen betrachtet werden.

Italien hat sich verpflichtet, bei der Übertragung der Infrastrukturverwaltung an Dritte die gemeinschaftsrechtlichen Bestimmungen bezüglich der Vergabe öffentlicher Dienstleistungsträger einzuhalten.

Schließlich ist Italien verpflichtet, vor der Gewährung einer Beihilfe den gegenwärtigen und zu erwartenden Verkehrsfluss zu untersuchen, um auf diese Weise unnötige Wettbewerbsverfälschungen auszuschließen.

Die Kommission zieht somit den Schluss, dass die vorgeschlagene Beihilfe zu keiner dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Wettbewerbsverzerrung führt und daher mit dem EG-Vertrag gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) in Einklang steht.

— *Installierung und Modernisierung von Computersystemen, Anschaffung von Ausrüstungen für den kombinierten Verkehr*

Die Kommission ist gemäß ihrer üblichen Praxis der Auffassung, dass staatliche Beihilfen für Investitionen in Informationssysteme sowie Beihilfen für Ausrüstungen des kombinierten Verkehrs ebenfalls aufgrund von Artikel 87 Absatz 3 EG-Vertrag zu beurteilen sind ⁽²⁾.

Nach Auffassung der Kommission fördert die geplante Beihilfeintensität den Ausbau des KV-Sektors und verändert die Handelsbedingungen in keiner dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise.

Die Kommission vertritt die Ansicht, dass die Installierung und Modernisierung von Computersystemen sowie die Anschaffung von Ausrüstungen für den kombinierten Verkehr den Handel in keiner dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufenden Weise gemäß Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag beeinträchtigt ⁽³⁾.

— *Anschaffung neuer Ausrüstungen zur Verbesserung der Sicherheit des Seeverkehrs in Häfen und Anschaffung neuer Straßenzugmaschinen*

Der Artikel 9 der Verordnung (EG) Nr. 1540/98 des Rates vom 29. Juni 1998 zur Neuregelung der Beihilfen für den Schiffbau ⁽⁴⁾ besagt, dass Beihilfen zugunsten von Umweltschutzaufwendungen von Schiffbau-, Schiffsreparatur- oder Schiffsumbauunternehmen als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden können, wenn sie mit den Regeln des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Umweltschutzbeihilfen (nachstehend „der Gemeinschaftsrahmen“) übereinstimmen.

Die notifizierte Beihilfe beträgt höchstens 30 % der zusätzlichen Ausgaben, die notwendig sind, damit Sicherheits- und

Umweltziele verfolgt werden können, die die auf einzelstaatlicher bzw. Gemeinschaftsebene geltenden Kriterien übertreffen. Die Bestimmungen gemäß den Ziffern 29 und 37 des Gemeinschaftsrahmens gelten somit als erfüllt.

Bezüglich der Anschaffung neuer Straßenzugmaschinen ist anzumerken, dass für den Kauf neuer Fahrzeuge Beihilfen gewährt werden dürfen, wenn dies den allgemeinen Umweltschutz- und Sicherheitszielen entspricht und damit Kosten gedeckt werden, die für die Erfüllung technischer Normen aufzubringen sind, die die zurzeit geltenden nationalen bzw. Gemeinschaftsnormen übertreffen.

Die beihilfefähigen Kosten gemäß Artikel 3.5 des Gesetzentwurfs 106/1/A sind auf die Zusatzinvestitionen beschränkt, die für die Erreichung von Umweltzielen erforderlich sind, die die auf nationaler bzw. Gemeinschaftsebene zurzeit geltenden Kriterien übertreffen. Die geplante Beihilfe überschreitet nicht die unter Ziffer 29 (30 %) und Ziffer 35 (zusätzliche 10 % für KMU) des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Umweltschutzbeihilfen ⁽⁵⁾ festgelegten Höchstsätze.

— *Beihilfe zur Entwicklung neuer Schienen- und Seeverkehrsdienste*

Die Kommission stellt fest, dass es sich bei der notifizierten Beihilfe zugunsten neuer Schienen- und Kurzstreckenseeverkehrsdienste um Betriebsbeihilfen handelt, die grundsätzlich mit dem EG-Vertrag unvereinbar sind ⁽⁶⁾. Beihilfen dieser Art sind nur in Ausnahmefällen zulässig ⁽⁷⁾.

Das Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik ⁽⁸⁾ unterstützt die Nutzung des Schienenverkehrs und anderer umweltfreundlicher Verkehrsträger, so dass sie zu wettbewerbsfähigen Alternativen zum Straßenverkehr werden. In ihrer Mitteilung über die Entwicklung des Kurzstreckenseeverkehrs ⁽⁹⁾ unterstrich die Kommission die Bedeutung dieses Verkehrsträgers für die Förderung einer nachhaltigen und sicheren Mobilität, für die Stärkung der Kohäsion innerhalb der Union und für die Verbesserung der Effizienz des Verkehrs im Rahmen eines intermodalen Konzepts.

Die Kommission muss sich allerdings vergewissern, dass die Maßnahme nicht zu Wettbewerbsverzerrungen führt, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufen, auch wenn die vorgesehene Betriebsbeihilfe mit der Politik der Kommission, ein ausgewogeneres Verhältnis zwischen den einzelnen Verkehrsträgern herzustellen, in Einklang steht.

⁽²⁾ Vgl. Entscheidung der Kommission vom 4. Mai 1999, C 21/98 — Italien (ABl. L 227 vom 28.8.1999, S. 12); Entscheidung der Kommission vom 8. Juli 1999, N 121/99 — Österreich (ABl. C 245 vom 28.8.1999, S. 2); Entscheidung der Kommission vom 26. Oktober 1999, N 293/99 — Belgien (VIK) (ABl. C 55 vom 26.2.2000, S. 11).

⁽³⁾ Vgl. Entscheidung der Kommission vom 9. Dezember 1998, N 598/98 — Niederlande (ABl. C 29 vom 4.2.1999, S. 13); Entscheidung der Kommission vom 4. Mai 1999, C 21/98 — Italien (ABl. L 227 vom 28.8.1999, S. 12); Entscheidung der Kommission vom 8. Juli 1999, N 121/99 — Österreich (ABl. C 245 vom 28.8.1999, S. 2); Entscheidung der Kommission vom 26. Oktober 1999, N 293/99 — Belgien (VIK) (ABl. C 55 vom 26.2.2000, S. 11).

⁽⁴⁾ ABl. L 202 vom 18.7.1998.

⁽⁵⁾ ABl. C 37 vom 3.2.2001, S. 3.

⁽⁶⁾ Vgl. insbesondere die Entscheidungen zur Einleitung des Verfahrens nach Artikel 88 Absatz 2 in den Rechtssachen C 2/97 (ABl. C 93 vom 22.3.1997) und C 21/98 vom 4. Mai 1999 (ABl. L 227 vom 28.8.1999).

⁽⁷⁾ Siehe Gemeinschaftsrahmen für staatliche Umweltschutzbeihilfen (ABl. C 72 vom 10.3.1994); Leitlinien für staatliche Beihilfen mit regionaler Zielsetzung (ABl. C 74 vom 10.3.1998); Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen im Agrarsektor (ABl. C 28 vom 1.2.2000).

⁽⁸⁾ „Die europäische Verkehrspolitik bis 2010: Weichenstellungen für die Zukunft“, KOM(2001) 370.

⁽⁹⁾ ABl. C 37 vom 3.2.2001.

Angesichts der Durchführungsmaßnahmen hat sie zurzeit jedoch Zweifel, ob die Maßnahmen notwendig und verhältnismäßig sind, um Güter von der Straße auf andere umweltfreundliche Verkehrsträger zu verlagern. Die Bedenken der Kommission betreffen vor allem folgende Punkte:

Wirtschaftliche Lebensfähigkeit

Durch die Beihilfe soll neben nationalen Verkehrsdiensten auch die Schaffung von Diensten zwischen der Region und Mittel- und Osteuropa gefördert werden. Um die langfristige Lebensfähigkeit des Projekts sicherzustellen, müssen nach Auffassung der Kommission die italienischen Behörden sich auch der Unterstützung der Behörden in den betreffenden Staaten vergewissern.

Die Begünstigten müssen die für die neuen Dienste erhobenen Entgelte auf die Höhe der empfangenen Beihilfe abstimmen. Dies allein erscheint jedoch nicht ausreichend, um die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Dienste in Zukunft sicherzustellen.

Verhältnismäßigkeit

Die vorgesehene Beihilfeintensität von 30 % der tatsächlichen Kosten (die Differenz zwischen Einnahmen und Kosten des Dienstes, für den die Beihilfe gewährt wird) bietet keine Gewähr dafür, dass die übliche Förderhöchstgrenze⁽¹⁰⁾ von 30 % der beihilfefähigen Kosten nicht überschritten wird.

Unzulässige Wettbewerbsverfälschung

Die geplante Beihilfe muss nicht dazu führen, dass Verkehrsbewegungen zwischen benachbarten Häfen oder bestehenden intermodalen Diensten verlagert werden. Anreize zur Verlagerung von bereits ohnehin intermodal abgewickelter Verkehr werden also nicht unbedingt geschaffen. In dieser Hinsicht bietet die geplante Beihilferegulierung zurzeit keine ausreichenden Garantien.

Ferner beinhaltet die Regelung keine Verfahren, die ausschließen, dass der Wettbewerb in nicht hinnehmbarem Maße verzerrt wird.

Die Kommission ist außerdem der Auffassung, dass die Beachtung des Grundsatzes der Transparenz und der Gleichbehandlung von Unternehmen nicht gewährleistet ist. Die Veröffentlichung im offiziellen Mitteilungsblatt der Region und eine entsprechende Zusammenfassung in mindestens zwei Tageszeitungen, eine davon mit landesweiter Verbreitung, erscheint nicht ausreichend.

Aus diesen Gründen bezweifelt die Kommission, dass die Betriebsbeihilfen für die Aufnahme von Schienen- und Seeverkehrsdiensten mit Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag zu vereinbaren sind.

⁽¹⁰⁾ Förderhöchstgrenze gemäß dem Marco-Polo-Vorschlag, KOM(2002) 54 endg. vom 4. Februar 2002; C 65/2000 — Frankreich — „Beihilfen für die Aufnahme des Seeverkehrs auf neuen Kurzstrecken“ (Abl. C 37 vom 3.2.2001).

WORTLAUT DES SCHREIBENS

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

I. PROCEDIMENTO

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

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

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

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

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

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

II. DESCRIZIONE DELL'AUTO

II.1. Scopo

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

II.2. Beneficiari dell'aiuto

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

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

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

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

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

II.4. Tipologia ed intensità degli aiuti

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Saranno considerate ammissibili le seguenti spese:

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

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

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

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

18. Possono essere concessi contributi nel limite massimo del 30 % dei costi ammissibili per:
19. c) Acquisizione di beni strumentali di nuova costruzione specialmente deputati al trasporto combinato: semirimorchi, casse mobili, container, macchine operatrici di sollevamento e movimentazione [articolo 3, n. 3, lettera b)]. Non possono ricevere contributi i contenitori marittimi ISO serie 1. L'aiuto può raggiungere il 30 % delle spese ammissibili.
20. d) Acquisizione di beni strumentali di nuova costruzione atti a migliorare la sicurezza del traffico marittimo in ambito portuale, nonché mezzi nautici aventi standard di sicurezza e di tutela ambientale più elevati rispetto a quelli imposti dalle normative nazionali e comunitarie in materia (rimorchiatori, spintori, chiatte e pilotine). Tali mezzi nautici devono essere utilizzati esclusivamente per fornire servizi e assistenza alle navi sia in ormeggio che in manovra di entrata ed uscita nelle zone portuali commerciali della regione (con esclusione delle generiche attività di trasporto marittimo) che aumentano la sicurezza o la tutela ambientale del traffico marittimo.
21. Sono considerate ammissibili le spese per:

Dotazioni per gli interventi antinquinamento, costituite da:

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

Sicurezza:

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ GU L 277 del 14.10.1998, pag. 16.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.5. Procedimento

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

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

II.6. Misure di controllo

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

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

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

II.7. Cumulo dei contributi

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

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

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

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

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

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

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

II.9. Fondamento giuridico

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

II.10. Impegni assunti dallo Stato membro

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

III. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

III.1. Esistenza dell'aiuto

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

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

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

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

III.2. Esenzione delle misure di aiuto dal divieto

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

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

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

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

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

⁽¹⁴⁾ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

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

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

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

Necessità dell'aiuto

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

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

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

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

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

Proporzionalità e condizioni non discriminatorie

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

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

Assenza di distorsioni di concorrenza contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

— *Impianto e potenziamento di sistemi informatici e telematici*

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

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

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

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

— *Acquisto di beni strumentali destinati al trasporto combinato*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽²⁰⁾ GU L 202 del 18.7.1998.

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

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

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

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

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

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

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

⁽²¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. DECISIONE

Alla luce delle suesposte considerazioni, la Commissione ha deciso:

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

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

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

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

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

Bekanntmachung über die Einleitung eines Untersuchungsverfahrens betreffend Handelshemmnisse im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 3286/94 des Rates — Handelshemmende Maßnahmen und Praktiken der Türkei im Handel mit pharmazeutischen Erzeugnissen

(2003/C 311/04)

Am 9. Oktober 2003 erhielt die Kommission einen Antrag gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 3286/94 des Rates ⁽¹⁾ (nachstehend „Verordnung“ genannt).

1. ANTRAGSTELLER

Der Antrag wurde vom European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations (EFPIA) im Namen von Gemeinschaftsunternehmen gestellt, die die im Antrag genannten Erzeugnisse in die Republik Türkei ausführen oder ausführen möchten. EFPIA ist ein gemeinnütziger Verband, dessen Aufgabe es ist, die pharmazeutische Industrie zu fördern und sie bei der Verfolgung ihrer wissenschaftlichen, technischen, wirtschaftlichen und rechtlichen Ziele zu vertreten.

2. WARE

Bei der von der Untersuchung betroffenen Ware handelt es sich um pharmazeutische Erzeugnisse, die unter die folgenden Positionen der Kombinierten Nomenklatur fallen: 2936 bis 2939, 2941 und 3001 bis 3006.

In das Untersuchungsverfahren der Kommission können jedoch auch andere Erzeugnisse einbezogen werden, insbesondere dann, wenn betroffene Parteien, die sich binnen der unter Nummer 8 genannten Frist selbst melden, den Nachweis erbringen, dass diese Waren ebenfalls von den beanstandeten Praktiken betroffen sind.

3. GEGENSTAND

Der Antrag betrifft Handelshemmnisse, die angeblich durch Praktiken und Maßnahmen der Türkei verursacht werden, und zwar durch mangelnde Transparenz und diskriminierende Anwendung der Regelung für die Einfuhr, den Verkauf und das Inverkehrbringen pharmazeutischer Erzeugnisse, einschließlich diskriminierender Praktiken bei der Festsetzung von Preisen, bei Genehmigungsverfahren für das Inverkehrbringen pharmazeutischer Erzeugnisse und in Bezug auf die Vertriebskanäle. Der Antragsteller beanstandet ferner den mangelnden Schutz geschäftlich sensibler, im Rahmen der Genehmigungsverfahren übermittelter Daten.

4. HANDELSHEMNMISSE: BEHAUPTUNG DES ANTRAGSTELLERS

Nach Auffassung des EFPIA stellen die in Abschnitt 3 genannten Praktiken der Türkei Handelshemmnisse im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung dar. Bei diesen Praktiken handelt es sich um:

⁽¹⁾ Verordnung (EG) Nr. 3286/94 des Rates vom 22. Dezember 1994 zur Festlegung der Verfahren der Gemeinschaft im Bereich der gemeinsamen Handelspolitik zur Ausübung der Rechte der Gemeinschaft nach internationalen Handelsregeln, insbesondere den im Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO) vereinbarten Regeln (ABl. L 349 vom 31.12.1994, S. 71), Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 356/95 (ABl. L 41 vom 23.2.1995, S. 3).

a) Diskriminierende Anwendung der Regelung für die Einfuhr, den Verkauf und das Inverkehrbringen pharmazeutischer Erzeugnisse, einschließlich der Regelung für die Festsetzung von Preisen und Handelsspannen sowie der Erstattungsregelung, Erfordernis einer Produktion vor Ort und Vertrieb

Der Antragsteller behauptet, dass die Einfuhren pharmazeutischer Erzeugnisse in der Republik Türkei durch die Art, in der die Regelung für die Einfuhr, den Verkauf und das Inverkehrbringen pharmazeutischer Erzeugnisse, u. a. in Bezug auf Genehmigungsverfahren für das Inverkehrbringen und den Vertrieb pharmazeutischer Erzeugnisse sowie Preisfestsetzungs- und Erstattungsregelungen angewandt wird, rechtlich und praktisch diskriminiert werden. Dem Antragsteller zufolge werden dadurch die Einfuhren pharmazeutischer Erzeugnisse im Vergleich zu den vor Ort produzierten innovativen Erzeugnissen und Generika auch in Bezug auf Privilegien in der Erstattungsregelung, die türkischen Erzeugnissen vorbehalten sind, benachteiligt.

EFPIA behauptet, dass diese Praktiken gegen Artikel I GATT 1994 (Meistbegünstigungsgrundsatz), Artikel III.4 GATT 1994 (Inländerbehandlungsgrundsatz), Artikel X.1 GATT 1994 (Transparenz und Veröffentlichung von Gesetzen und Rechtsvorschriften), Artikel X.3a) GATT 1994 (einheitliche und unparteiische Verwaltung/Anwendung von Gesetzen und Rechtsvorschriften) und gegen Artikel 2.1 und 2.2 des TBT-Übereinkommens (Anwendung technischer Vorschriften) verstoßen. Der Antragsteller macht ferner geltend, dass die türkischen Handelspraktiken und Maßnahmen gegen Artikel XI.1 (Verbot von Einfuhrrestriktionen) und Artikel 2 des TRIMs-Übereinkommens (Verbot handelsbezogener Investitionsmaßnahmen, die den Artikeln III und XI des GATT zuwiderlaufen) verstoßen.

b) Sonstige angebliche Handelshemmnisse

Bei den anderen angeblichen Handelshemmnissen handelt es sich um den mangelnden Schutz geschäftlich sensibler, im Rahmen der Genehmigungsverfahren für das Inverkehrbringen pharmazeutischer Erzeugnisse übermittelter Daten. EFPIA zufolge ist dies ein eindeutiger Verstoß gegen Artikel 39.3 des Abkommens über handelsbezogene Aspekte der Rechte an geistigem Eigentum (TRIPS).

Abschließend führt der Antragsteller an, die Auswirkungen der verschiedenen willkürlichen Regulierungsprozesse und -verfahren sowie des Mangels an Transparenz kämen einem Bruch der Verpflichtungen der Türkei nach Artikel XXIII.1b) GATT 1994 gleich.

Unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen und des übermittelten Beweismaterials liegen aus der Sicht der Kommission genügend Anscheinsbeweise dafür vor, dass die Einfuhren pharmazeutischer Erzeugnisse durch die oben genannten Maßnahmen und Praktiken der Türkei, insbesondere durch die diskriminierende Anwendung der Regelung für die Einfuhr, den Verkauf und das Inverkehrbringen pharmazeutischer Erzeugnisse sowie hinsichtlich des Vertriebs, der Festsetzung von Preisen und Handelsspannen benachteiligt werden und dass diese Maßnahmen und Praktiken daher gegen die vorstehend genannten Artikel verstoßen.

5. HANDELSCHÄDIGENDE AUSWIRKUNGEN: BEHAUPTUNGEN DES ANTRAGSTELLERS

EFPIA behauptet, seine Mitglieder würden unter handelsschädigenden Auswirkungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Verordnung leiden, die sich in naher Zukunft noch verstärken könnten.

Der Hauptbeweis für die handelsschädigenden Auswirkungen der nicht transparenten, diskriminierenden und handelshemmenden Rechtsvorschriften und Praktiken der Türkei liege in der Rückläufigkeit der Verkäufe und Umsätze, die auf die diskriminierende und undurchsichtige Anwendung der Preis- und Erstattungsregelungen zurückzuführen sei. Auch das Erfordernis einer Produktion vor Ort, das der europäischen Pharmaindustrie erhebliche Mehrkosten verursache und ihre Wettbewerbsfähigkeit aufgrund fehlender Größenvorteile bedeutend einschränke, habe schädigende Auswirkungen. Dadurch, dass die Produktion in die Türkei verlegt werden müsse, ergebe sich wiederum ein Rückgang der Investitionen, des Steueraufkommens und der Beschäftigung.

Auch die in Bezug auf Handelsverluste vorgelegten Beweise lassen auf weitere schädigende Auswirkungen schließen, die den europäischen Unternehmen angeblich durch die widerrechtliche Aneignung und den Missbrauch von von europäischen Unternehmen entwickelten Daten durch türkische Unternehmen, die die Daten für die Produktion und die Genehmigung des Inverkehrbringens von Nachahmungen innovativer Erzeugnisse nutzen, verursacht werden.

Demnach liegen Anscheinsbeweise für handelsschädigende Auswirkungen im Sinne des Artikels 2 Absatz 4 der Verordnung vor.

6. INTERESSE DER GEMEINSCHAFT

Die Pharmaindustrie ist ein wichtiger Arbeitgeber in der EU: 2001 waren rund 580 000 Personen in diesem Wirtschaftszweig beschäftigt. Auf die Ausfuhren entfällt mit rund 19 % ein bedeutender Teil des Umsatzes.

In diesem Zusammenhang erscheint es von grundlegender Bedeutung, die Gleichbehandlung von pharmazeutischen Erzeugnissen aus der EU auf schnell wachsenden Drittlandsmärkten wie der Türkei sicherzustellen, indem Handelshemmnisse beseitigt werden. Außerdem ist es wichtig zu gewährleisten, dass die Handelspartner der EU ihren Verpflichtungen aus den WTO-Übereinkommen uneingeschränkt nachkommen. Die Gemeinschaft hat auch ein Interesse daran, eine ordnungsgemäße Umsetzung des Abkommens über die Zollunion EG-Türkei sicher-

zustellen, mit dem eine besonders enge Verbindung zwischen der EU und der Türkei geschaffen wird. Viele der in diesem HHVO-Antrag genannten Themen wurden bereits im Gemeinsamen Ausschuss EG-Türkei, im Assoziationsausschuss EG-Türkei und im Assoziationsrat EG-Türkei erörtert. Bisher wurde jedoch keine zufrieden stellende Lösung gefunden. Während der Untersuchung wird sich die Kommission weiterhin für eine Lösung des Problems der Marktzugangshindernisse im Rahmen des bilateralen Dialogs einsetzen und dabei auch den Verpflichtungen der Türkei aus dem Abkommen über die Zollunion EG-Türkei Rechnung tragen.

Daher wird die Auffassung vertreten, dass die Einleitung eines HHVO-Untersuchungsverfahrens im Interesse der Gemeinschaft liegt.

7. VERFAHREN

Die Kommission kam nach gebührenden Konsultationen im gemäß der Verordnung eingesetzten Beratenden Ausschuss zu dem Schluss, dass genügend Beweise vorliegen, um die Einleitung eines Untersuchungsverfahrens zur Prüfung des Sachverhalts und der Rechtslage zu rechtfertigen, und dass dies im Interesse der Gemeinschaft liegt. Sie hat daher gemäß Artikel 8 der Verordnung eine Untersuchung eingeleitet.

Die betroffenen Parteien können sich selbst melden und unter Vorlage sachdienlicher Beweise zu den im Antrag aufgeführten spezifischen Aspekten schriftlich Stellung nehmen.

Außerdem wird die Kommission diejenigen Parteien anhören, die bei der Übermittlung ihrer Stellungnahmen eine solche Anhörung schriftlich beantragen und nachweisen, dass sie vom Ergebnis des Verfahrens grundlegend betroffen sind.

Diese Bekanntmachung ergeht gemäß Artikel 8 Absatz 1 Buchstabe a) der Verordnung.

8. EINHALTUNG DER FRIST

Alle sachdienlichen Informationen und alle Anträge auf Anhörung müssen binnen 30 Tagen nach der Veröffentlichung dieser Bekanntmachung bei der folgenden Dienststelle schriftlich eingehen:

Europäische Kommission
Generaldirektion Handel
Herrn Ignacio García Bercero, GD Handel, Referat D.3
CHAR 9/74
B-1049 Brüssel
Fax (32-2) 299 32 64.

Antrag auf Ausstellung eines Negativattests/Anmeldung nach Form A/B**Fall COMP/D1/38.827**

(2003/C 311/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 1. September 2003 stellten Società Per i Servizi Bancari (SSB Spa), Banksys SA und Interpay Nederland BV bei der Kommission einen Antrag auf Erteilung eines Negativattests gemäß Artikel 81 Absatz 1 EG bzw. auf Freistellung gemäß Artikel 81 Absatz 3 EG für eine zwischen ihnen abgeschlossene Vereinbarung zur Errichtung eines Gemeinschaftsunternehmens für die Verarbeitung von Transaktionen mit internationalen Kredit- und Debitkarten.
2. Der Zweck des angemeldeten Gemeinschaftsunternehmens besteht darin,
 - Finanzdienstleistungen für die Verarbeitung von Transaktionen mit Zahlungskarten zu entwickeln und diese Dienstleistungen, nämlich die Ausgabe und Annahme von internationalen Kredit- und Debitkarten, dritten Parteien als Kunden in neuen geografischen Märkten außerhalb der Heimatmärkte der gründenden Gesellschafter (d. h. Belgien, Italien und die Niederlande) anzubieten;
 - als Subunternehmer der Gesellschafter Transaktionen mit internationalen Kredit- und Debitkarten zu verarbeiten, die die gründenden Gesellschafter als Teil ihrer Finanzdienstleistungen an ihre Kunden in ihren jeweiligen nationalen Märkten erbringen. Die Eltern sind übereingekommen, dass sie nicht mit dem Gemeinschaftsunternehmen konkurrieren und diesem die Erbringung der Zulieferungsleistungen in den neuen geografischen Märkten exklusiv überlassen.
3. Das Gemeinschaftsunternehmen wird zu 24,5 % Banksys, zu 24,5 % Interpay und zu 51 % SSB gehören. Es soll in der Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach belgischem Recht mit Sitz in Brüssel errichtet werden.
4. Nach einer ersten Analyse erachtet die Kommission, dass das angemeldete Gemeinschaftsunternehmen nicht auf Dauer alle Funktionen einer selbstständigen wirtschaftlichen Einheit erfüllt und daher unter Umständen unter die Verordnung Nr. 17 fällt.
5. Die Kommission lädt alle interessierten Drittparteien ein, ihre Beobachtungen zum angemeldeten Gemeinschaftsunternehmen abzugeben.
6. Anmerkungen müssen bei der Kommission spätestens dreißig Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung einlangen. Sie können per Fax (32-2) 295 01 28) oder per Post, unter dem Aktenzeichen COMP/D1/38.827 SSB, Banksys, Interpay geschickt werden an:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Direktorat D
Referat D-1 (Finanzdienstleistungen)
B-1049 Brüssel

Anmeldung einer Kooperationsvereinbarung**Sache COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Errichtung einer Allianz für Geldausgabeautomaten**

(2003/C 311/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 12. September 2003 hat die Kommission gemäß den Artikeln 2 und 4 der Verordnung Nr. 17 des EWG-Rates eine Anmeldung der Kooperationsvereinbarung folgender Parteien der „ATM-Allianz“ erhalten: Barclays plc, Bank of America Corporation, The Bank of Nova Scotia, Westpac Banking Corporation, Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG und BNP Paribas (die „Parteien“).

Die angemeldete Vereinbarung verfolgt den Zweck, den Kunden und Kartenbesitzern der beteiligten Parteien die Dienstleistung anzubieten, wonach diesen beim weltweiten Bargeldbezug an einem Geldausgabeautomaten (Automated Teller Machine, ATM) der Parteien keine Zusatzgebühr und keine oder allenfalls eine reduzierte Behandlungsgebühr belastet werden. Die Zusatzgebühr wird anlässlich des Bargeldbezuges direkt vom Betreiber des Geldausgabeautomaten den Karteninhabern belastet, wenn diese Kunden anderer Banken sind. Die Behandlungsgebühr ist von den Karteninhabern jeweils für den Bargeldbezug bei fremden Geldausgabeautomaten an ihre eigenen Bankinstitute zu entrichten. Die Allianz steht grundsätzlich einer unlimitierten Anzahl von Teilnehmern offen, sofern diese die wirtschaftlichen und technischen Kriterien erfüllen. Die Allianz wird von einer Gesellschaft („LLC“) geleitet, welche für diesen Zweck von den oben erwähnten Parteien gegründet worden war.

Gemäß der „Vereinbarung über den Gebührenerlass“ ist es für die LLC nicht möglich, eine Übereinkunft zum Erlass der Zusatzgebühren mit einer anderen Finanzinstitution zu treffen, sofern diese hauptsächlich innerhalb der Gebiete der Parteien das Kleinkundengeschäft betreibt oder dort ein bedeutsames Netzwerk von Geldausgabeautomaten besitzt respektive bedient, es sei denn, dass die betroffene Partei im entsprechenden Gebiet hierzu ihre ausdrückliche Einwilligung abgegeben hat. Gleichmaßen darf eine Partei den Nutzen aus der „Vereinbarung über den Gebührenerlass“ nicht auf bestehende Tochtergesellschaften oder erworbene Banken übertragen, welche im Exklusivgebiet einer anderen Partei tätig sind, solange LLC hierfür keine Zustimmung gewährt hat. Als Exklusivgebiet gilt jeweils der Heimmarkt einer Partei oder dasjenige Gebiet, in welchem diese Partei vorwiegend das Kleinkundengeschäft betreibt.

Dagegen ist es den Parteien in ihren eigenen Gebieten oder in Ländern, welche nicht als Exklusivgebiete anderer Parteien gelten, gestattet, separate Vereinbarungen über den Erlass von Zusatzgebühren, Behandlungsgebühren oder andere Gebühren in Bezug auf Geldausgabeautomaten einzugehen oder solche bestehende Vereinbarungen beizubehalten. Jedoch ist es ohne schriftliche Einwilligung von LLC keiner Partei erlaubt, eine separate Vereinbarung über den Erlass von Zusatzgebühren mit Banken abzuschließen, die im Exklusivgebiet einer anderen Partei ansässig sind.

Aufgrund einer vorläufigen Begutachtung kommt die Kommission zur Ansicht, dass die angemeldete Vereinbarung unter die Verordnung Nr. 17 des EWG-Rates fällt.

Die Kommission lädt deshalb interessierte Dritte zu einer Stellungnahme zur angemeldeten Vereinbarung ein.

Die Stellungnahmen sind der Kommission spätestens innerhalb von 20 Tagen ab dem Zeitpunkt der Publikation einzureichen. Diese können unter Verweis auf COMP/D1/38.818 ATM-Allianz entweder via Fax (Nr. (32-2) 296 98 07) oder auf dem Postweg an die nachfolgende Adresse zugestellt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Direktorat D/Unit D1 (Banken und Versicherungen)
B-1049 Brussels.

**LISTE DER VON DER KOMMISSION 2003 ANGENOMMENEN LEGISLATIVVORSCHLÄGE UND
ANDEREN KOM-DOKUMENTE (ERSTER TEIL)**

(2003/C 311/07)

KOM	2003	1	F			13.1.2003	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 2001/25/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über Mindestanforderungen für die Ausbildung von Seeleuten
KOM	2003	2	F			15.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der mit der Verordnung (EG) Nr. 1603/2000 des Rates gegenüber den Einfuhren von Ethanolamin mit Ursprung in den Vereinigten Staaten von Amerika eingeführten Antidumpingmaßnahmen
KOM	2003	3	F			15.1.2003	Vorschlag für eine Entscheidung des Rates mit Maßnahmen zum Schutz gegen die Newcastle-Krankheit in den Vereinigten Staaten von Amerika
KOM	2003	4	F			14.1.2003	Mitteilung der Kommission über die Umsetzung der Grundzüge der Wirtschaftspolitik 2002
KOM	2003	5	F			14.1.2003	Mitteilung der Kommission: Entscheidung für Wachstum: Wissen, Innovation und Arbeit in einer auf Zusammenhalt gegründeten Gesellschaft — Bericht für die Frühjahrstagung des Europäischen Rates am 21. März 2003 über die Lissabonner Strategie zur wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Erneuerung
KOM	2003	6	F			14.1.2003	Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Die Zukunft der Europäischen Beschäftigungsstrategie (EBS) — Eine Strategie für Vollbeschäftigung und bessere Arbeitsplätze für alle
KOM	2003	7	F			16.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der mit der Verordnung (EG) Nr. 299/2001 des Rates gegenüber den Einfuhren von Kaliumpermanganat mit Ursprung in der Volksrepublik China eingeführten Antidumpingmaßnahmen
KOM	2003	8	F			16.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Einführung eines endgültigen Antidumpingzolls auf die Einfuhren bestimmter kornorientierter Elektroleche mit Ursprung in Russland
KOM	2003	9	F			16.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der mit der Verordnung (EG) Nr. 1824/2001 des Rates gegenüber den Einfuhren nicht nachfüllbarer Taschenfeuerzeuge mit Feuerstein für Gas mit Ursprung in der Volksrepublik China und Taiwan eingeführten Antidumpingmaßnahmen
KOM	2003	10	F			16.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der mit der Verordnung (EG) Nr. 495/98 des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 2413/95 des Rates gegenüber den Einfuhren von Ferrosiliciummangan mit Ursprung in der Volksrepublik China und der Ukraine eingeführten Antidumpingmaßnahmen
KOM	2003	11	F			22.1.2003	Stellungnahme der Kommission gemäß Artikel 251 Absatz 2 Unterabsatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag zu den Abänderungen des Europäischen Parlaments an dem Gemeinsamen Standpunkt des Rates betreffend den Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 83/477/EWG des Rates über den Schutz der Arbeitnehmer gegen Gefährdung durch Asbest am Arbeitsplatz
KOM	2003	12	F			16.1.2003	Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt der Gemeinschaft im Assoziationsrat zur Durchführung von Artikel 84 des Europa-Mittelmeer-Abkommens zur Gründung einer Assoziation zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und dem Königreich Marokko andererseits
KOM	2003	13	F			17.1.2003	Vorschlag für einen Beschluss des Rates über den Standpunkt der Gemeinschaft in dem mit dem Partnerschafts- und Kooperationsabkommen zwischen den Europäischen Gemeinschaften und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Russischen Föderation andererseits eingesetzten Kooperationsrat zum Erlass der Verfahrensordnung für die Beilegung von Streitigkeiten im Rahmen des genannten Abkommens

KOM	2003	14	F			16.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 2092/91 über den ökologischen Landbau und die entsprechende Kennzeichnung der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Lebensmittel
KOM	2003	15	F			21.1.2003	Bericht der Kommission an die Haushaltsbehörde über die Garantien aus dem Gesamthaushaltsplan — Stand: 31. Dezember 2001
KOM	2003	16	F			24.1.2003	Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Auf dem Weg zu einem rechtsverbindlichen Instrument der Vereinten Nationen zur Förderung und zum Schutz der Rechte und der Würde von Menschen mit Behinderungen
KOM	2003	17	F			21.1.2003	Grünbuch: Europäische Raumfahrtspolitik
KOM	2003	18	F			24.1.2003	Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Kontrolle hoch radioaktiver umschlossener Strahlenquellen
KOM	2003	19	F			22.1.2003	Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Dritter Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die statistischen Angaben zur Anzahl der in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union für Versuche und andere wissenschaftliche Zwecke verwendeten Tiere
KOM	2003	20	F			20.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates über das Tätigwerden der Zollbehörden hinsichtlich Waren, bei denen der Verdacht besteht, dass sie bestimmte Rechte an geistigem Eigentum verletzen, und der hinsichtlich Waren, die bestimmte Rechte an geistigem Eigentum verletzen, zu treffenden Maßnahmen
KOM	2003	21	F			21.1.2003	Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament über die Umsetzung der Europäischen Charta für Kleinunternehmen
KOM	2003	22	F			22.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 772/1999 zur Einführung endgültiger Antidumping- und Ausgleichszölle auf die Einfuhren von gezüchtetem Atlantischen Lachs mit Ursprung in Norwegen
KOM	2003	23	F	1		21.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Festlegung von Gemeinschaftsregeln für Direktzahlungen im Rahmen der Gemeinsamen Agrarpolitik und Förderregeln für Erzeuger bestimmter Kulturpflanzen
KOM	2003	23	F	2		21.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1257/1999 über die Förderung der Entwicklung des ländlichen Raums durch den Europäischen Ausrichtungs- und Garantiefonds für die Landwirtschaft (EAGFL) und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2826/2000
KOM	2003	23	F	3		21.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die gemeinsame Marktorganisation für Getreide
KOM	2003	23	F	4		21.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die gemeinsame Marktorganisation für Reis
KOM	2003	23	F	5		21.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die gemeinsame Marktorganisation für Trockenfutter für die Wirtschaftsjahre 2004/05 bis 2007/08
KOM	2003	23	F	6		21.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1255/1999 über die gemeinsame Marktorganisation für Milch und Milcherzeugnisse
KOM	2003	23	F	7		21.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates über eine Abgabe auf Milch und Milcherzeugnisse
KOM	2003	26	F			21.1.2003	Mitteilung der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament: Thinking Small in einer größer werdenden Union
KOM	2003	27	F			21.1.2003	Grünbuch: Unternehmergeist in Europa

KOM	2003	29	F		17.1.2003	Vorschlag für eine Richtlinie des Rates zur Änderung der Richtlinie 78/660/EWG hinsichtlich der in Euro ausgedrückten Beträge
KOM	2003	30	F		23.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates zur Durchführung der in dem Assoziationsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten einerseits und der Republik Chile andererseits festgelegten Zollvorschriften durch die Gemeinschaft
KOM	2003	31	F		27.1.2003	Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat zur Gewährung einer Ausnahmeregelung nach Artikel 19 Absatz 2 EG-Vertrag, vorgelegt gemäß Artikel 14 Absatz 3 der Richtlinie 93/109/EG zum aktiven und passiven Wahlrecht bei den Wahlen zum Europäischen Parlament
KOM	2003	32	F	1	30.1.2003	Vorschlag für eine Richtlinie (Euratom) des Rates zur Festlegung grundlegender Verpflichtungen und allgemeiner Grundsätze im Bereich der Sicherheit kerntechnischer Anlagen
KOM	2003	32	F	2	30.1.2003	Vorschlag für eine Richtlinie (Euratom) des Rates über die Entsorgung abgebrannter Brennelemente und radioaktiver Abfälle
KOM	2003	33	F		27.1.2003	Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Lebensmittelhygiene. Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates mit spezifischen Hygienevorschriften für Lebensmittel tierischen Ursprungs (gemäß Artikel 250 Absatz 2 des EG-Vertrags von der Kommission vorgelegt)
KOM	2003	34	F		30.1.2003	Mitteilung der Kommission: Zweiter Zwischenbericht über den wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt
KOM	2003	35	F		27.1.2003	Vorschlag für einen Beschluss des Rates zur Verlängerung der Geltungsdauer des Beschlusses 2002/148/EG zur Einstellung der Konsultationen mit Simbabwe nach Artikel 96 des AKP-EG-Partnerschaftsabkommens
KOM	2003	36	F		29.1.2003	Bericht der Kommission an den Rat und das Europäische Parlament zum Thema Konjunkturstatistiken mit einer Zusammenfassung des gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1165/98 des Rates vom 19. Mai 1998 vorzulegenden Qualitätsberichts
KOM	2003	37	F		30.1.2003	Mitteilung der Kommission an den Rat, das Europäische Parlament, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: Fortschritt über die Umsetzung der Dokumente zur gemeinsamen Bewertung der Beschäftigungspolitik in den Beitrittsländern
KOM	2003	38	F		24.1.2003	Geänderter Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Netze (Vorlage der Kommission gemäß Artikel 250 Absatz 2 EG-Vertrag)
KOM	2003	39	F		29.1.2003	Vorschlag für eine Verordnung des Rates über die Zulassung eines Zusatzstoffes in der Tierernährung
KOM	2003	40	F		30.1.2003	Mitteilung der Kommission: Fortschrittsbericht über die Reform
KOM	2003	42	F		31.1.2003	Bericht der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Durchführung und Evaluierung von Gemeinschaftstätigkeiten 1999—2001 zugunsten der Verbraucher gemäß dem durch Beschluss Nr. 283/1999/EG geschaffenen allgemeinen Rahmen
KOM	2003	44	F		31.1.2003	Vorschlag für einen Beschluss des Europäischen Parlaments und des Rates über einen allgemeinen Rahmen für die Finanzierung von Gemeinschaftsmaßnahmen zur Unterstützung der Verbraucherpolitik im Zeitraum 2004—2007
KOM	2003	46	F		30.1.2003	Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Maßnahmen und Verfahren zum Schutz der Rechte an geistigem Eigentum

Vorherige Anmeldung eines Zusammenschlusses
(Sache COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics)

Für das vereinfachte Verfahren in Frage kommender Fall

(2003/C 311/08)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. Am 12. Dezember 2003 ist die Anmeldung eines Zusammenschlussvorhabens gemäß Artikel 4 der Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽¹⁾, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1310/97 ⁽²⁾, bei der Kommission eingegangen. Danach ist Folgendes beabsichtigt: Das US-amerikanische Unternehmen Platinum Equity LLP („Platinum“), erwirbt im Sinne von Artikel 3 Absatz 1 Buchstabe b) der genannten Verordnung die Kontrolle über das britische Unternehmen Hays Logistics („Hays Logistics“), das derzeit von der Hays plc-Gruppe kontrolliert wird, durch Kauf von Anteilsrechten und Vermögenswerten.

2. Die beteiligten Unternehmen sind in folgenden Geschäftsbereichen tätig:

— Platinum: globale Organisation, die auf den Erwerb und das strategische Management von Gesellschaften weltweit spezialisiert ist;

— Hays Logistics: Logistikdienstleistungen in Europa.

3. Die Kommission hat nach vorläufiger Prüfung festgestellt, dass der angemeldete Zusammenschluss unter die Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 fällt. Ihre endgültige Entscheidung zu diesem Punkt behält sie sich allerdings vor. Gemäß der Mitteilung der Kommission über ein vereinfachtes Verfahren zur Behandlung bestimmter Zusammenschlüsse nach Verordnung (EWG) Nr. 4064/89 des Rates ⁽³⁾ ist anzumerken, dass dieser Fall für eine Behandlung nach dem Verfahren, das in der Mitteilung dargelegt wird, in Frage kommt.

4. Alle interessierten Unternehmen oder Personen können bei der Kommission zu diesem Vorhaben Stellung nehmen.

Die Stellungnahmen müssen bei der Kommission spätestens zehn Tage nach dem Datum dieser Veröffentlichung eingehen. Sie können der Kommission durch Telefax (Nr. (32-2) 296 43 01 oder 296 72 44) oder auf dem Postweg, unter Angabe des Aktenzeichens COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics, an folgende Anschrift übermittelt werden:

Europäische Kommission
Generaldirektion Wettbewerb
Kanzlei Fusionskontrolle
J-70
B-1049 Brüssel.

⁽¹⁾ ABl. L 395 vom 30.12.1989, S. 1; Berichtigung: ABl. L 257 vom 21.9.1990, S. 13.

⁽²⁾ ABl. L 180 vom 9.7.1997, S. 1; Berichtigung: ABl. L 40 vom 13.2.1998, S. 17.

⁽³⁾ ABl. C 217 vom 29.7.2000, S. 32.

Keine Einwände gegen einen angemeldeten Zusammenschluss**(Sache COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft)**

(2003/C 311/09)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Am 12. Dezember 2003 hat die Kommission entschieden, keine Einwände gegen den oben genannten angemeldeten Zusammenschluss zu erheben und ihn insofern als 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 Elektronikformat über die „CEN“-Version der CELEX-Datenbank unter der Dokumentennummer 303M3319. 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

2, rue Mercier

L-2985 Luxemburg

Tel.: (+352) 29 29-4 27 18, Fax: (+352) 29 29-4 27 09.

III

(Bekanntmachungen)

KOMMISSION

MEDIA Plus (2001—2005)

Durchführung des Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 92/03

Förderung des transnationalen Vertriebs europäischer Filme und der Vernetzung europäischer Vertriebsunternehmen

System der „selektiven“ Förderung

(2003/C 311/10)

1. EINLEITUNG

Grundlage der vorliegenden Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen ist der Beschluss 2000/821/EG des Rates zur Durchführung eines Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke (Media Plus — Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit) (2001—2001), der im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 13 vom 17. Januar 2001, S. 35 veröffentlicht wurde.

Gemäß dem Beschluss sind u. a. Maßnahmen zu treffen, um den transnationalen Vertrieb von Kinofilmen zu fördern.

2. GEGENSTAND

Diese Aufforderung richtet sich an europäische Filmvertriebsgesellschaften, die mit ihren Tätigkeiten zu den oben genannten Zielen beitragen. Sie enthält Hinweise zur Anforderung der Unterlagen zur Einreichung eines Vorschlags, für den Fördermittel der Gemeinschaft beantragt werden.

Für die Koordinierung dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen ist bei der Europäischen Kommission das Referat „Unterstützung der audiovisuellen Inhalte (Media)“ der Generaldirektion Bildung und Kultur zuständig.

Europäische Gesellschaften, die im Rahmen dieser Aufforderung Vorschläge einreichen wollen und die die „Leitlinien zur Einreichung von Anträgen auf finanzielle Unterstützung für den Bereich Vertrieb — Förderung des transnationalen Vertriebs europäischer Filme und Vernetzung europäischer Vertriebsgesellschaften — System der ‚selektiven‘ Förderung“ erhalten möchten, können diese per Post oder Telefax bei folgender Stelle anfordern:

Europäische Kommission, Herrn Jacques Delmoly, Referatsleiter, GD EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Brüssel, Telefax (32-2) 299 92 14.

Die Kommission sichert zu, die genannten Unterlagen innerhalb von zwei Tagen nach Eingang des Anforderungsschreibens zu versenden.

Die Vorschläge sind bis zu den folgenden Terminen bei der genannten Adresse einzureichen:

- 15. März 2004
 - 10. Juli 2004
 - 1. Dezember 2004
-

MEDIA PLUS (2001—2005)**Durchführung des Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke****Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen 93/03****Förderung des transnationalen Vertriebs europäischer Filme****Unterstützung von Agenten für den internationalen Vertrieb europäischer Kinofilme**

(2003/C 311/11)

1. EINLEITUNG

Grundlage der vorliegenden Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen ist der Beschluss 2000/821/EG des Rates zur Durchführung eines Programms zur Förderung von Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit hinsichtlich europäischer audiovisueller Werke (Media Plus — Entwicklung, Vertrieb und Öffentlichkeitsarbeit) (2001—2001), der im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* L 13 vom 17. Januar 2001, S. 35 veröffentlicht wurde.

Gemäß dem Beschluss sind u. a. Maßnahmen zu treffen, um den transnationalen Vertrieb von Kinofilmen zu fördern.

2. GEGENSTAND

Diese Aufforderung richtet sich an Gesellschaften, die auf den internationalen Vertrieb europäischer Kinofilme spezialisiert sind (Vertriebsagenten) und mit ihren Tätigkeiten zu den oben genannten Zielen beitragen. Sie enthält Hinweise zur Anforderung der Unterlagen zur Einreichung eines Vorschlags, für den Fördermittel der Gemeinschaft beantragt werden

Für die Koordinierung dieser Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen ist bei der Europäischen Kommission das Referat „Unterstützung der audiovisuellen Inhalte (Media)“ der Generaldirektion Bildung und Kultur zuständig.

Europäische Gesellschaften, die im Rahmen dieser Aufforderung Vorschläge einreichen wollen und die die „Leitlinien zur Einreichung von Anträgen auf finanzielle Unterstützung für den Bereich Vertrieb — Förderung des transnationalen Vertriebs europäischer Filme — Förderung von Agenten für den internationalen Vertrieb europäischer Kinofilme“ erhalten möchten, können diese per Post oder Telefax bei folgender Stelle anfordern:

Europäische Kommission, Herrn Jacques Delmoly, Referatsleiter, GD EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Brüssel, Fax (32-2) 299 92 14.

Die Kommission sichert zu, die genannten Unterlagen innerhalb von zwei Tagen nach Eingang des Anforderungsschreibens zu versenden.

Die Vorschläge sind bis zum 28. Februar 2004 bei der genannten Adresse einzureichen.

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — Programm EU-Asien für Informationstechnologie und Kommunikation (Asia IT&C)

EuropeAid/117839/C/G

(2003/C 311/12)

Die Europäische Kommission bittet um die Einreichung von Vorschlägen für die Kofinanzierung gemeinsamer Projekte zur Verstärkung des Transfers von Informationstechnologien zwischen Europa und Asien, d. h. den EU-Mitgliedstaaten und 17 asiatischen Ländern, mit finanzieller Hilfe aus dem Programm EU-Asien für Informationstechnologie und Kommunikation (Asia IT&C Programme), Phase 2. Die vollständigen Leitlinien für Antragsteller können bei folgender Anschrift erbeten werden:

Europäische Kommission
Amt für Zusammenarbeit EuropeAid
Direktion D, Asien
Referat D2, Asia IT&C Programme
Büro: L41 3/49
B-1049 Brüssel

Sie können auch auf den folgenden Internetseiten abgerufen werden

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

oder

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

oder bei folgender E-Mail-Adresse

europeaid-asia-itc@cec.eu.int

Die Fristen für die Einreichung der Vorschläge enden am 25. März 2004, 16.00 Uhr MEZ und am 24. Juni 2004, 16.00 Uhr MEZ.

Bekanntmachung einer Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen — EuropeAid/117830/C/G

Einbeziehung geschlechterspezifischer Fragen in die Entwicklungszusammenarbeit

(2003/C 311/13)

Die Europäische Kommission hat einen Aufruf zur Einreichung von Vorschlägen veröffentlicht. Der Aufruf betrifft Projekte in Entwicklungsländern, die auf einen besseren Zugang der Frauen zu den politischen Entscheidungsprozessen und auf die Verminderung der Ungleichheit zwischen Männern und Frauen im Bereich der Bildung abzielen. Diese Projekte sollen durch die Haushaltslinie „Einbeziehung geschlechterspezifischer Fragen in die Entwicklungszusammenarbeit“ finanziert werden.

Der vollständige Leitfaden für Antragsteller kann beim Amt für Zusammenarbeit EuropeAid F6 J-54 1/140 eingesehen bzw. über folgende Internetseite abgerufen werden:

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

Die Frist für die Einreichung der Vorschläge ist der 12. Februar 2004 um 16.00 Uhr Brüsseler Zeit.

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen**Asien-Pro-Eco-Programm****EuropeAid/117860/C/G**

(2003/C 311/14)

Das Amt der Europäischen Kommission für Zusammenarbeit EuropeAid bittet um die Einreichung von Vorschlägen für „Diagnosemaßnahmen, Technologiepartnerschaften, Demonstrationsprojekte, Verbesserung politischer Maßnahmen und Operationeller und praktischer Dialog“ in Asien, die finanzielle Unterstützung aus dem Asien-Pro-Eco-Programm, ALA, Haushaltslinie B7-301 (Projektnr. AIDCO/2001/0137) der Europäischen Gemeinschaften erhalten.

Die vollständigen Leitlinien für Antragsteller können auf folgenden Websites abgerufen werden:

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

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

Für die Einreichung der Vorschläge gelten folgende Fristen:

- 3. Mai 2004, 16.00 Uhr mitteleuropäische Zeit (MEZ)
- 4. Oktober 2004, 16.00 Uhr mitteleuropäische Zeit (MEZ)

Unterstützung der Rückkehr und Wiedereingliederung von Volksgruppen im Kosovo**Programm CARDS der Europäischen Union****EuropeAid/117760/D/G/KOS**

(2003/C 311/15)

Die Europäische Agentur für Wiederaufbau bittet um Einreichung von Vorschlägen für die Durchführung eines Programms zur Unterstützung der Rückkehr und Wiedereingliederung von Volksgruppen im Kosovo, das aus Mitteln des Programms CARDS der Europäischen Gemeinschaften gefördert wird. Das Rückkehr- und Wiedereingliederungsprogramm soll Rückkehrern und Binnenvertriebenen, die eine Wiederansiedlung in ihren Heimatorten anstreben, eine dauerhafte Rückkehr ermöglichen. Das Unterstützungsprogramm umfasst die folgenden Aktivitäten: Dialogförderung, Rehabilitation von sozialen und physischen Infrastrukturen, Wiederaufbau von Wohnhäusern, Selbsthilfe- und Nachhaltigkeitsprogramme, einschließlich Unterstützung der Gemeinschaften bei der Mitwirkung und Interessenvertretung im Hinblick auf die Erleichterung des Zugangs zu Diensten durch die Gemeinden. Internationale Organisationen und NRO sind aufgefordert, Vorschläge einzureichen, bei denen die oben genannten Aktivitäten vollständig abgedeckt oder einige dieser Aktivitäten miteinander kombiniert werden. Die Maßnahme soll der Entwicklung eines Programms mit einer deutlichen grenzübergreifenden Ausrichtung dienen. Der ausführliche Leitfaden für Antragsteller kann bei der Europäischen Agentur für Wiederaufbau, 1 Kosovo street, Pristina, Kosovo (Ansprechpartner: Mary Walsh) eingesehen oder über die folgende Internet-Adresse abgerufen werden: www.ear.eu.int. Die Frist für die Einreichung von Vorschlägen endet am 1. April 2004.

Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen über die Unterstützung von Strategien und Aktionen im Bereich der reproduktiven und sexuellen Gesundheit und der damit verbundenen Rechte in den Entwicklungsländern

EuropeAid/117842/C/G

(2003/C 311/16)

Die Europäische Kommission führt eine beschränkte Aufforderung zur Einreichung von Vorschlägen für Projekte durch, die aus dem Programm der Europäischen Gemeinschaften über die Unterstützung von Strategien und Aktionen im Bereich der reproduktiven und sexuellen Gesundheit und der damit verbundenen Rechte in den Entwicklungsländern. Der vollständige Wortlaut der Leitlinien für Antragsteller kann auf folgender Website abgerufen werden:

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

Die Frist für die Einreichung der Vorschläge läuft am Donnerstag, den 26. Februar 2004, 16.00 Uhr, ab.
