

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	I Mitteilungen	
	Rat	
94/C 309/01	Entschließung des Rates vom 24. Oktober 1994 zur Telematik im Verkehr	1
94/C 309/02	Entschließung des Rates vom 24. Oktober 1994 über die Lage der europäischen Zivilluftfahrt	2
94/C 309/03	Entschließung des Rates vom 24. Oktober 1994 zum Straßengüterverkehr im Binnenmarkt	4
94/C 309/04	Entschließung des Rates vom 24. Oktober 1994 zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt	5
	Kommission	
94/C 309/05	ECU	6
94/C 309/06	Durchschnittspreise und Repräsentativpreise für Tafelweinarten auf den verschiedenen Handelsplätzen	7

II Vorbereitende Rechtsakte

.....

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt (Fortsetzung)	Seite
	III <i>Bekanntmachungen</i>	
	Kommission	
94/C 309/07	Phare — Computer, audiovisuelle Ausrüstung und Büroausrüstung — Ausschreibung der Europäischen Kommission im Namen der Empfänger des im Rahmen des Phare-Programms finanzierten Projekts „Regionaler Fernunterricht“	8
94/C 309/08	Aufforderung zur Angebotsabgabe für eine Studie über die sozioökonomischen Auswirkungen von Projekten, die aus dem Kohäsionsfonds finanziert werden	9
94/C 309/09	Satellitenübertragungsdienste — Offenes Verfahren	10
	Stellenausschreibung	

I

(Mitteilungen)

RAT

ENTSCHLIESSUNG DES RATES

vom 24. Oktober 1994

zur Telematik im Verkehr

(94/C 309/01)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

in Erwägung nachstehender Gründe:

Telematik-Systeme sollten im Verkehr verstärkt zum Einsatz gebracht werden, soweit sie kosteneffizient sind, insbesondere auf dem transeuropäischen Verkehrsnetz, und zwar unter Nutzung der Ergebnisse der Arbeiten zur Informationsgesellschaft. Damit soll der Verkehr sicherer, effizienter und umweltfreundlicher gemacht werden.

Eine Aufgabe der Gemeinschaftspolitik besteht darin, die technischen Systeme durch Konvergenz oder gegebenenfalls Standardisierung kompatibel und zwischen den Mitgliedstaaten interoperabel zu machen, damit sie möglichst europaweit für Straßenverkehrsteilnehmer und Anwender nutzbar sind.

Durch die Vielfalt der technischen Systeme, die zur Zeit am Markt angeboten werden, werden kostengünstige Lösungen möglich. Es wird erwartet, daß ein bedeutender Anstoß für Initiativen zur Schaffung europäischer Informationsinfrastrukturen unter Führung des privaten Sektors gegeben wird —

NIMMT die Vorlage der Mitteilung der Kommission „Satellitennavigationsdienst: ein europäisches Konzept“ und die Vorschläge der Entschließung der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister (CEMT) vom 26./27. Mai 1994 über den Einsatz neuer Informationstechnologien im Verkehrssektor ⁽¹⁾ ZUR KENNTNIS;

STIMMT DARIN ÜBEREIN, daß in folgenden Bereichen unbedingt gehandelt werden muß:

— Fortschritte in bezug auf die Einführung eines europaweit interoperablen automatisierten Straßenverkehrsinformations- und warnsystems in den Mitgliedstaaten,

— Normung der Prüfkriterien sowie Bewertungs- und Genehmigungsverfahren für die fahrzeuginterne Informationsausgabe im Straßenverkehr,

— Gewährleistung der Kompatibilität und Interoperabilität der Systeme der Informationsübermittlung zwischen Fahrzeug und Infrastruktur im Straßenverkehr,

— Vereinheitlichung der Datengrundlagen für die europaweite Nutzung digitaler Straßenkarten,

— verbindliche Übernahme der von Eurocontrol ausgearbeiteten Standards unter den in der Richtlinie 93/65/EWG des Rates vom 19. Juli 1993 über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement ⁽²⁾ festgelegten Bedingungen,

— Einführung eines gemeinschaftlichen Schiffsmeldesystems für Schiffe mit gefährlichen oder umweltschädlichen Gütern auf der Basis elektronischer Systeme des Datenaustauschs,

— verstärkter Ausbau der Informations- und Kommunikationssysteme zum computergestützten Datenaustausch zwischen den für die Hafenstaatkontrolle zuständigen Behörden,

— Durchführung und Verbesserung von EDIFACT (Electronic Data Interchange for Administration, Commerce and Transport) zur Kompatibilität von Informations- und Kommunikationssystemen und zur automatischen Transportüberwachung;

BEKRÄFTIGT, daß auch im Schienenverkehr die Einführung kompatibler Telematiksysteme vorangebracht werden muß;

ERSUCHT die Kommission und die Mitgliedstaaten,

a) bei den europäischen Bahnen auf die Einführung eines europaweiten Betriebsleitsystems hinzuwirken,

⁽¹⁾ CEMT/CM(94) 19, S. 26/27.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 187 vom 29. 7. 1993, S. 52.

- b) gemeinsam transeuropäische grenzüberschreitende Achsen im Straßen- und Schienenverkehr auszuwählen, auf denen heute verfügbare Telematik optimiert angewendet werden soll, und speziell beim Straßenverkehr gemeinsam standardisierte Evaluierungsverfahren festzulegen, um die europaweite Interoperabilität der Straßenverkehrsinformationsdienste und der Datenaustauschsysteme gemäß den Leitlinien dieser Entschliessung zu testen,
 - c) dringend die Mitteilung der Kommission über Satellitennavigationssysteme zu prüfen und so bald wie möglich Empfehlungen vorzulegen;
 - b) die Normungsaktivitäten im Luftverkehrsmanagement mit allen geeigneten Maßnahmen einschließlich entsprechender Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten zu unterstützen,
 - c) die erforderlichen Arbeiten voranzutreiben und Vorschläge vorzulegen, die den Grundsätzen der Verhältnismäßigkeit und der Subsidiarität entsprechen und keinen zusätzlichen Verwaltungsaufwand verursachen.
- Geschehen zu Luxemburg am 24. Oktober 1994.

ERSUCHT die Kommission,

- a) ein Programm über auf Gemeinschaftsebene erforderliche Maßnahmen für den Einsatz von Telematik im Verkehr zu erstellen (Aktionsprogramm),

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. BORCHERT

ENTSCHLIESSUNG DES RATES

vom 24. Oktober 1994

über die Lage der europäischen Zivilluftfahrt

(94/C 309/02)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

nach Kenntnisnahme des Berichts „Expanding Horizons“ des von der Kommission eingesetzten „Ausschusses der Weisen“, der am 1. Februar 1994 vorgelegt wurde,

unter Hinweis auf die Schlußfolgerungen des Rates vom 18. April 1994 über die Lage der Zivilluftfahrt in Europa,

nach Kenntnisnahme der Mitteilung der Kommission „Die Zivilluftfahrt in Europa auf dem Weg in die Zukunft“,

nach Kenntnisnahme der Mitteilung der Kommission „Satellitennavigationsdienste: ein europäisches Konzept“,

in Erwägung nachstehender Gründe:

Eine europäische Zivilluftfahrt, die sich im weltweiten Wettbewerb behaupten kann, setzt eine gemeinsame Luftverkehrspolitik in der Europäischen Union voraus.

In den oben bezeichneten Mitteilungen der Kommission werden diesbezüglich Maßnahmen genannt und für einzelne Bereiche Regelungsvorschläge, zum Teil mit konkreten Terminen, angekündigt —

IST DER AUFFASSUNG, daß es angesichts der Vielzahl der aufgeführten Maßnahmen und des in bestimmten Bereichen dringlichen Handlungsbedarfs sachgerecht ist, bestimmten Themen prioritäre Aufmerksamkeit zu widmen;

BEGRÜSST die Vorlage der Mitteilung der Kommission über die Lage der Zivilluftfahrt in Europa, durch die sie in einem ersten Schritt der Aufforderung des Rates nachgekommen ist, geeignete Maßnahmen vorzubereiten;

IST DER AUFFASSUNG, daß im allgemeinen die in der Mitteilung der Kommission angekündigten Maßnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Steigerung der globalen Wettbewerbsfähigkeit und zur finanziellen Erholung der europäischen Zivilluftfahrt leisten können und daß die vorbereitenden Arbeiten unverzüglich fortgesetzt werden sollten. Dabei sollte folgenden Themen vorrangige Aufmerksamkeit gewidmet werden:

- a) Eine leistungsfähige europäische Zivilluftfahrt setzt bedeutende Fortschritte in den Bereichen Luftver-

kehrskontrolle/Luftverkehrsmanagement sowie Satelliten-Navigationssysteme voraus:

- Die Harmonisierung und Integration des europäischen Flugsicherungssystems erfordert die Entwicklung zahlreicher technischer Standards gemäß den in der Richtlinie 93/65/EWG des Rates vom 19. Juli 1993 über die Aufstellung und Anwendung kompatibler technischer Spezifikationen für die Beschaffung von Ausrüstungen und Systemen für das Flugverkehrsmanagement⁽¹⁾ auf der Grundlage von Eurocontrol-Standards festgelegten Bedingungen, um das Zusammenwirken und die Vereinbarkeit der technischen Systeme in den Mitgliedstaaten sicherzustellen und um neue Ausrüstungen und Dienste einzuführen, die diesen Standards entsprechen mit dem Ziel, die Kapazität des gesamten europäischen Systems zu erhöhen. Die Kommission sollte die entsprechenden Arbeiten durch alle geeigneten Maßnahmen unterstützen.
- Navigation und Kommunikation mittels Satelliten werden wachsende Bedeutung erlangen, und es sollten alle Anstrengungen unternommen werden, um europäische Beiträge zu globalen Satellitennavigationssystemen zu leisten. Die hochrangige Koordinierungsgruppe, die in der Mitteilung der Kommission vom 14. Juni 1994 vorgeschlagen wurde, sollte möglichst bald ihre Arbeit aufnehmen.
- b) Die Vollendung des gemeinsamen Luftverkehrsmarkts sollte auch in gemeinsamen Vorschriften für die Sicherheit des Luftverkehrs und in entsprechenden einheitlichen Verfahren zum Ausdruck kommen. Die Überlegungen zum Aufbau einer auf die JAA (Joint Aviation Authorities) zu stützenden effizienten Regelungsbehörde für Europa, die sich mit Sicherheitsstandards befaßt, sollten unverzüglich weitergeführt werden. Im gleichen Sinn sollten gemeinsame Lufttüchtigkeitsbescheinigungen für Luftfahrtprodukte erwogen werden.
- c) Zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen in der europäischen Luftfahrt müssen staatliche Beihilfen, die nachteilige Auswirkungen auf den Wettbewerb haben oder haben könnten, abgeschafft werden. Solche staatlichen Beihilfen dürfen nur in bestimmten, klar definierten Ausnahmefällen im Einklang mit den

Bestimmungen des Vertrages und aufgrund transparenter Entscheidungen gewährt werden.

- d) Zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Luftfahrt muß eine effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur gewährleistet werden. Leistungsfähige und marktorientierte Bodenabfertigungsdienste an Flughäfen leisten einen wichtigen Beitrag zur effizienten Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur. Sie sollten auf nichtdiskriminierender, transparenter und kosteneffektiver Grundlage angeboten werden. Maßnahmen in diesem Bereich sollten diesen Überlegungen sowie den Kapazitäts- und Sicherheitsbelangen auf den Flughäfen Rechnung tragen;

ERWARTET, daß alle Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und zur strukturellen Anpassung der Luftfahrtunternehmen in der Europäischen Union gewährleisten, daß die Luftfahrtunternehmen auch weiterhin in der Europäischen Union aus einer wirtschaftlich starken Position heraus operieren können;

IST DER AUFFASSUNG, daß die Gefahr der Entwicklung von Billigflaggen sowie anderer Praktiken, bei denen über die Grenzen der für jedes Unternehmen erforderlichen Flexibilität hinaus in erheblichem Maße außergemeinschaftliche Mittel zum Einsatz gebracht werden, eingehender geprüft werden sollte. Eine so bald wie möglich von der Kommission durchzuführende Untersuchung, erforderlichenfalls mit entsprechenden Vorschlägen, könnte für eine solche Prüfung eine gute Grundlage bieten;

FORDERT DIE KOMMISSION AUF, umgehend die zur Umsetzung dieser Entschließung erforderlichen Maßnahmen zu treffen und auf der nächsten Tagung des Rates hierüber zu berichten;

IST DER AUFFASSUNG, daß im Bereich der Luftverkehrsbeziehungen zwischen der Gemeinschaft und Drittländern der im Einklang mit den Schlußfolgerungen des Rates vom 15. März 1993 eingeschlagene Weg schrittweise, pragmatisch und mit dem Ziel der Durchsetzung von Gemeinschaftsinteressen fortgesetzt werden sollte.

Geschehen zu Luxemburg am 24. Oktober 1994.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. BORCHERT

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 187 vom 29. 7. 1993, S. 52.

ENTSCHLIESSUNG DES RATES

vom 24. Oktober 1994

zum Straßengüterverkehr im Binnenmarkt

(94/C 309/03)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

BEGRÜSST den Bericht „Der Straßengüterverkehr im europäischen Binnenmarkt“, den der von der Kommission eingesetzte Untersuchungsausschuß im Juli 1994 vorgelegt hat;

NIMMT ZUR KENNTNIS, daß in dem Bericht der zunehmend dominierenden und lebenswichtigen Rolle, die der Straßengüterverkehr für die Industrie und den Vertriebssektor spielt, Rechnung getragen wird, gleichzeitig aber auch Anpassungsprobleme genannt werden, welche die Entwicklung des Straßengüterverkehrs im Binnenmarkt in den letzten Jahren für den Straßengüterverkehr selbst mit sich gebracht hat, sowie Probleme für die Allgemeinheit infolge unangemessener Anwendung bestehender Regelungen;

NIMMT die positive Ausrichtung der in dem Bericht enthaltenen umfassenden Analyse und vorgeschlagenen Lösungen der Probleme, insbesondere für einen dauerhaft funktionierenden Wettbewerb, für Sicherheit und Umweltschutz, ZUR KENNTNIS;

STIMMT in folgenden Punkten ÜBEREIN:

- Die Zielsetzung der Vollendung des Binnenmarkts im Straßengüterverkehr, insbesondere der Wegfall von mengenmäßigen Marktzugangsbeschränkungen und von Preisvorschriften, soll beibehalten werden.
- Die Liberalisierung des Binnenmarkts erfordert die Harmonisierung der für einen fairen Wettbewerb wesentlichen Bedingungen und deren annähernd gleichmäßige Anwendung und Durchsetzung. Dabei ist das Subsidiaritätsprinzip zu wahren;

NIMMT die Schlußfolgerungen des vorgenannten Berichts zu den staatlichen Beihilfen ZUR KENNTNIS;

HEBT HERVOR, daß es im Interesse eines lauterer Wettbewerbs zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowie innerhalb des Straßengüterverkehrssektors liegt, daß mittelfristig eine Situation herbeigeführt wird, in der soweit wie möglich sichergestellt ist, daß allen Verkehrsträgern die von ihnen verursachten Kosten angelastet werden, und zwar auf der Grundlage des Territorialitätsprinzips;

UNTERSTREICHT, wie wichtig es ist, daß alle Vorschriften im Straßengüterverkehr, einschließlich der Bestimmungen, die die Sicherheit, die Umwelt und die sozialen Bedingungen betreffen, konsistent und einheitlich angewandt und beachtet sowie gegebenenfalls modernisiert und vereinfacht werden;

VERTRITT DIE AUFFASSUNG, daß es zweckdienlich ist, die Anforderungen an den Zugang zum Beruf im Interesse der Stabilisierung des Straßengüterverkehrssektors und des Schutzes der Allgemeinheit strikt anzuwenden, so daß in der Europäischen Union ein zufriedenstellendes Niveau erreicht wird, dabei jedoch die Errichtung willkürlicher Marktzugangsschranken zu vermeiden;

ERSUCHT die Kommission,

- angesichts der erheblichen Anzahl der in den einzelnen Bereichen des Berufszugangs erforderlichen Maßnahmen eine vergleichende Studie über die in den Mitgliedstaaten jeweils bestehenden Anforderungen zu erstellen; in dieser Studie sollte insbesondere folgendes untersucht werden:
 - die Anforderungen an die fachliche Eignung, damit bei Ausbildung und Prüfungen die Entwicklungen im Bereich der Leitung moderner Transportunternehmen Berücksichtigung finden,
 - die Mindestanforderungen an die finanzielle Leistungsfähigkeit zur Feststellung, daß sie weiterhin angemessen sind;
- entsprechend der Entschließung des Rates vom 16. Juni 1994 ⁽¹⁾ Wege zur Verbesserung der Zusammenarbeit der Verwaltungen zu prüfen mit dem Ziel, daß Verstöße gegen die Sozialvorschriften wirksamer ermittelt und verfolgt werden können;
- einen Bericht über die in den Mitgliedstaaten geltenden Bestimmungen für die Ausbildung der Führer schwerer Straßenfahrzeuge, einschließlich der Führer von Straßenfahrzeugen zur Beförderung gefährlicher Güter, zu erstellen und gegebenenfalls Vorschläge für eine obligatorische Grundausbildung und geeignete Weiterbildungsmaßnahmen zu formulieren;
- bald den angekündigten Vorschlag betreffend den Mietkauf und die Vermietung von Nutzfahrzeugen vorzulegen;

FORDERT die Mitgliedstaaten AUF, auch ihrerseits alles zu tun, was in ihren Kräften steht, um Verstöße gegen Vorschriften über den Straßengüterverkehr zu unterbinden und dafür auch modernste Techniken einzusetzen;

ERKLÄRT SEINE ABSICHT,

- die Verkehrsbeziehungen der Europäischen Gemeinschaft zu Drittländern schrittweise auszubauen, so-

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 179 vom 1. 7. 1994, S. 1.

fern eine angemessene Harmonisierung der Bedingungen für den Wettbewerb zwischen den interessierten Seiten erzielt wird,

- über den Vorschlag der Kommission⁽¹⁾ zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85⁽²⁾ und der Richtlinie 88/599/EWG des Rates vom 23. November 1988 über einheitliche Verfahren zur Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 über die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr und der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 über das Kontrollgerät im Straßenverkehr⁽³⁾ unverzüglich Beratungen aufzunehmen und so bald wie möglich zu beschließen;

NIMMT ZUR KENNTNIS, daß die Kommission beabsichtigt, ihre Mitteilung vom 20. März 1992 weiterzuverfolgen, die die Einführung einer Zeit ohne Lenkzeit in die Verordnungen (EWG) Nr. 3820/85⁽⁴⁾ und (EWG) Nr. 3821/85 vorsieht, welche unter anderem die Lenk- und Ruhezeiten im Straßengüterverkehr betreffen, und daß sie gegebenenfalls entsprechende Vorschläge unterbreiten wird.

Geschehen zu Luxemburg am 24. Oktober 1994.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. BORCHERT

⁽¹⁾ ABl. Nr. C 243 vom 31. 8. 1994, S. 8.

⁽²⁾ ABl. Nr. L 370 vom 31. 12. 1985, S. 8. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 3688/92 (ABl. Nr. L 374 vom 22. 12. 1992, S. 12).

⁽³⁾ ABl. Nr. L 325 vom 29. 11. 1988, S. 55. Richtlinie zuletzt geändert durch das Anpassungsprotokoll zum EWR-Abkommen (ABl. Nr. L 1 vom 3. 1. 1994, S. 572).

⁽⁴⁾ ABl. Nr. L 370 vom 31. 12. 1985, S. 1. Verordnung zuletzt geändert durch das Anpassungsprotokoll zum EWR-Abkommen (ABl. Nr. L 1 vom 3. 1. 1994, S. 572).

ENTSCHLISSUNG DES RATES

vom 24. Oktober 1994

zur Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt

(94/C 309/04)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION

SIEHT mit Sorge, daß als Folge der seit mehreren Jahren festzustellenden Konjunkturabschwächung und strukturellen Veränderungen auf dem Binnenschifffahrtmarkt weiterhin ein Ungleichgewicht zwischen Angebot an und Nachfrage nach Schiffsraum besteht. Demzufolge bleiben auch die Frachtraten auf einem nicht vertretbaren Stand bzw. weisen weiter sinkende Tendenz auf;

HÄLT ES aus Gründen der Sanierung des westeuropäischen Binnenschifffahrtmarkts und zur dauerhaften Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschifffahrtsgewerbes für dringend geboten, wirksamere Maßnahmen als die derzeit bestehenden zu ergreifen, damit in Zukunft wieder mit einer gesunden Ertragslage gerechnet werden kann;

VERWEIST auf die Verordnung (EWG) Nr. 1101/89 des Rates⁽¹⁾ und die Verordnung (EWG) Nr. 1102/89 der Kommission⁽²⁾ über die Strukturbereinigung in der Binnenschifffahrt;

HÄLT ES für erforderlich, als geeignete Maßnahme zur dauerhaften Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit des Binnenschifffahrtsgewerbes eine neue, umfassend anzulegende Strukturbereinigung vorzunehmen;

ERSUCHT die Kommission, im Hinblick auf eine Verbesserung der Wirksamkeit der obengenannten Verordnungen Vorschläge zu unterbreiten oder andere geeignete Maßnahmen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten zu ergreifen, und NIMMT in diesem Zusammenhang ZUR KENNTNIS, daß die Kommission beabsichtigt, das Verhältnis zwischen Abwrack- und Neutonnage auf 1,5 : 1 anzuheben;

ERSUCHT die Kommission, vor dem 1. Januar 1995 einen Gesamtorschlag zur Binnenschifffahrt vorzulegen, insbesondere über die künftige Marktorganisation und die Abwrackmaßnahmen.

Geschehen zu Luxemburg am 24. Oktober 1994.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. BORCHERT

⁽¹⁾ ABl. Nr. L 116 vom 28. 4. 1989, S. 25. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 844/94 (ABl. Nr. L 98 vom 16. 4. 1994, S. 1).

⁽²⁾ ABl. Nr. L 116 vom 28. 4. 1989, S. 30. Verordnung zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 3433/93 (ABl. Nr. L 314 vom 16. 12. 1993, S. 10).

KOMMISSION

ECU ⁽¹⁾

4. November 1994

(94/C 309/05)

Betrag in nationaler Währung für eine Einheit:

Belgischer und Luxemburgischer Franken	39,4024	US-Dollar	1,25776
Dänische Krone	7,50001	Kanadischer Dollar	1,70992
Deutsche Mark	1,91519	Japanischer Yen	123,097
Griechische Drachme	295,095	Schweizer Franken	1,60113
Spanische Peseta	159,547	Norwegische Krone	8,35529
Französischer Franken	6,57178	Schwedische Krone	9,25521
Irishes Pfund	0,792239	Finnmark	5,89385
Italienische Lira	1965,39	Österreichischer Schilling	13,4819
Holländischer Gulden	2,14687	Isländische Krone	84,2069
Portugiesischer Escudo	195,644	Australischer Dollar	1,68713
Pfund Sterling	0,781459	Neuseeländischer Dollar	2,04016
		Südafrikanischer Rand	4,42259

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

Dabei ist in folgender Weise zu verfahren:

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

Vermerk: Außerdem verfügt die Kommission über einen Fernschreiber mit Abrufmöglichkeit (unter Nr. 21791) und einen Fernkopierer mit Abrufmöglichkeit (unter Nr. 296 10 97), über die die jeweils relevanten Daten zur Berechnung der im Rahmen der gemeinsamen Agrarpolitik anwendbaren Umrechnungskurse täglich abgefragt werden können.

(¹) Verordnung (EWG) Nr. 3180/78 des Rates vom 18. Dezember 1978 (ABl. Nr. L 379 vom 30. 12. 1978, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EWG) Nr. 1971/89 (ABl. Nr. L 189 vom 4. 7. 1989, S. 1).

Beschluß 80/1184/EWG des Rates vom 18. Dezember 1980 (Abkommen von Lome) (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 34).

Entscheidung Nr. 3334/80/EGKS der Kommission vom 19. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 349 vom 23. 12. 1980, S. 27).

Haushaltsordnung vom 16. Dezember 1980 betreffend den allgemeinen Haushalt der Europäischen Gemeinschaften (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 23).

Verordnung (EWG) Nr. 3308/80 des Rates vom 16. Dezember 1980 (ABl. Nr. L 345 vom 20. 12. 1980, S. 1).

Entscheidung des Rates der Gouverneure der Europäischen Investitionsbank vom 13. Mai 1981 (ABl. Nr. L 311 vom 30. 10. 1981, S. 1).

Durchschnittspreise und Repräsentativpreise für Tafelweinarten auf den verschiedenen Handelsplätzen

(94/C 309/06)

(festgesetzt am 3. November 1994 in Anwendung von Artikel 30 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 822/87)

Handelsplätze	ECU je % Vol/hl	Handelsplätze	ECU je % Vol/hl
R I		A I	
Heraklion	keine Notierungen	Athen	keine Notierungen
Patras	keine Notierungen	Heraklion	keine Notierungen
Requena	2,990	Patras	keine Notierungen
Reus	keine Notierungen	Alcázar de San Juan	2,668
Villafranca del Bierzo	keine Notierungen ⁽¹⁾	Almendralejo	2,678
Bastia	keine Notierungen	Medina del Campo	keine Notierungen ⁽¹⁾
Béziers	3,127	Ribadavia	keine Notierungen
Montpellier	3,151	Villafranca del Penedés	keine Notierungen
Narbonne	3,195	Villar del Arzobispo	keine Notierungen ⁽¹⁾
Nîmes	3,182	Villarrobledo	keine Notierungen
Perpignan	keine Notierungen	Bordeaux	keine Notierungen
Asti	keine Notierungen	Nantes	keine Notierungen
Firenze	keine Notierungen ⁽¹⁾	Bari	1,923
Lecce	keine Notierungen	Cagliari	keine Notierungen ⁽¹⁾
Pescara	2,222	Chieti	keine Notierungen
Reggio Emilia	keine Notierungen ⁽¹⁾	Ravenna (Lugo, Faenza)	2,564
Treviso	2,308	Trapani (Alcamo)	keine Notierungen
Verona (für die dort erzeugten Weine)	keine Notierungen	Treviso	2,415
Repräsentativpreis	3,111	Repräsentativpreis	2,547
R II			
Heraklion	keine Notierungen		
Patras	keine Notierungen		
Calatayud	keine Notierungen		
Falset	keine Notierungen		
Jumilla	keine Notierungen ⁽¹⁾		
Navalcarnero	keine Notierungen		
Requena	keine Notierungen		
Toro	keine Notierungen ⁽¹⁾		
Villena	keine Notierungen ⁽¹⁾		
Bastia	keine Notierungen	A II	
Brignoles	keine Notierungen	Rheinfalz (Oberhaardt)	44,113
Bari	1,923	Rheinhessen (Hügelland)	44,517
Barletta	1,923	Das Weinbaugebiet der luxemburgischen Mosel	keine Notierungen
Cagliari	keine Notierungen	Repräsentativpreis	44,274
Lecce	keine Notierungen		
Taranto	keine Notierungen		
Repräsentativpreis	1,923		
	ECU/hl	A III	
		Mosel-Rheingau	keine Notierungen
R III		Das Weinbaugebiet der luxemburgischen Mosel	keine Notierungen
Rheinfalz-Rheinhessen (Hügelland)	50,646	Repräsentativpreis	keine Notierungen

⁽¹⁾ Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EWG) Nr. 2682/77 nicht berücksichtigte Notierung.

III

(Bekanntmachungen)

KOMMISSION

Phare — Computer, audiovisuelle Ausrüstung und Büroausrüstung

Ausschreibung der Europäischen Kommission im Namen der Empfänger des im Rahmen des Phare-Programms finanzierten Projekts „Regionaler Fernunterricht“

(94/C 309/07)

Bezeichnung und Nr. des Projekts:

Lieferung von Computern, audiovisueller Ausrüstung und Büroausrüstung - PHR/9413/SWO/01/01

1. Teilnahme und Ursprung

Die Teilnahme steht allen natürlichen und juristischen Personen der Mitgliedstaaten der Europäischen Union sowie Albaniens, Bulgariens, Estlands, Litauens, Polens, Rumäniens, der Slowakei, Tschechiens und Ungarn, zu gleichen Bedingungen offen.

Die angebotenen Lieferungen müssen ihren Ursprung in den obengenannten Staaten haben.

2. Gegenstand der Leistung

Lieferung von Mikrocomputern, audiovisueller Ausrüstung, Büroausrüstung, Peripheriegeräten, Netzwerken, Software und Zubehör, einschließlich Installation, Support und Schulung; die Lieferung soll in einem Los erfolgen und ist für das Programm „Regionaler Fernunterricht“ in allen beteiligten Ländern bestimmt.

3. Ausschreibungsunterlagen

Die vollständigen Ausschreibungsunterlagen sind kostenlos erhältlich bei:

- a) Phare - Pilot Project for Regional Cooperation, Hungarian National Council for Distance Education, for the attention of Dr András Szücs, Ajtósi Dürer sor 19-21, H-1146 Budapest, Tel, (36-1) 251 56 41, Telefax (36-1) 153 49 91;
- b) Europäische Kommission, DGI - Operational service Phare, for the attention of Mr V. Piket, SC29-2/26, rue de la Loi 200, B-1049 Brussels, Telefax (32-2) 299 16 66;
- c) Informationsbüro der Europäischen Union:
D-53113 Bonn, Zitelmannstraße 22 [Tel. (49-228) 53 00 90; Telefax (49-228) 530 09 50],

NL-2594 AG Den Haag, E.V.D., afdeling PPA, Bezuidenhoutseweg 151 [tel. (31-70) 379 88 11; telefax (31-70) 379 78 78],

L-2920 Luxembourg, bâtiment Jean Monnet, rue Alcide de Gasperi [tél. (352) 430 11; télécopieur (352) 43 01 44 33],

F-75007 Paris Cedex 16, 288, boulevard Saint-Germain [tél. (33-1) 40 63 38 38; télécopieur (33-1) 45 56 94 17],

I-00187 Roma, via Poli 29 [tel. (39-6) 678 97 22; telefax (39-6) 679 16 58],

DK-1787 København V, Dansk Industri, Projekt- og Licitationskontoret, afd. EMI, [tlf. (45-33) 77 33 77; telefax (45-33) 77 33 00],

UK-London SW1P 3AT, Jean Monnet House, 8 Storey's Gate [tel. (44-71) 222 81 22; facsimile (44-71) 222 09 00],

IRL-Dublin 2, 39 Molesworth Street, [tel. (353-1) 71 22 44; facsimile (353-1) 71 26 57],

GR-10674 Athens, Vassilissis Sofias 2 [τηλ. (30-1) 724 39 82, τηλεφάξ (30-1) 724 46 20],

E-28001 Madrid, calle de Serrano, 41, 5a planta [tel. (34-1) 435 17 00; telefax (34-1) 576 03 87],

P-1200 Lisboa, Centro Europeu Jean Monnet, Largo Jean Monnet 1-10º [tel. (351-1) 54 11 44; telefax (351-1) 55 43 97].

4. Angebote

Die Angebote müssen spätestens am 12. 12. 1994 (10.00) Ortszeit vorliegen bei:

— Europäische Kommission, DGI - Operational Service Phare, for the attention of Mr V. Piket, SC29-2/26, rue de la Loi 200, B-1049 Brussels.

Die Angebotseröffnung findet am 12. 12. 1994 (14.00), Ortszeit in öffentlicher Sitzung statt bei:

— Europäische Kommission, DGI - Operational Service Phare, for the attention of Mr V. Piket, SC29-2/26, rue de la Loi 200, B-1049 Brussels.

Aufforderung zur Angebotsabgabe für eine Studie über die sozioökonomischen Auswirkungen von Projekten, die aus dem Kohäsionsfonds finanziert werden

(94/C 309/08)

1. **Öffentlicher Auftraggeber:** Europäische Kommission, Generalsekretariat, Direktion H - Kohäsionsfonds, z. Hd. Herrn J. F. Verstrynge, Direktor, 200, rue de la Loi, B-1049 Brüssel.

Tel. (32-2) 295 11 47-299 11 11. Telefax (32-2) 296 10 96. Telex COMEU B 21877.

2. **Vergabeverfahren:** Beschränkte Aufforderung zur Angebotsabgabe.
3. **Kategorie der Leistung und Beschreibung:** zur Einhaltung der Verordnung des Rates (EC) Nr. 1164/94 vom 16. 5. 1994 und zum Nachweis des effektiven Einsatzes der Mittel, beabsichtigt die Europäische Kommission die Beauftragung einer Studie über die sozioökonomischen Auswirkungen von Projekten, die aus dem Kohäsionsfonds in Spanien, Portugal, Griechenland und Irland finanziert werden.

Der Kohäsionsfonds wurde im Rahmen des Vertrags über die Europäische Union eingerichtet mit dem Ziel, die wirtschaftliche und soziale Kohäsion zu stärken und den weniger wohlhabenden Mitgliedstaaten zu helfen, ihre Verpflichtungen im Bereich der Kontrolle der Budgetdefizite einzuhalten. Der Fonds leistet finanzielle Beiträge in der Größenordnung von 80-85 % der öffentlichen oder gleichwertigen Ausgaben zu Projekten in den Bereichen Umweltschutz und transeuropäische Transport-Infrastrukturnetze.

Die betreffende Verordnung verpflichtet die Kommission dazu, regelmäßige Berichte über die wirtschaftlichen und sozialen Auswirkungen des Fonds in den Mitgliedstaaten und über dessen Beitrag zur Stärkung der wirtschaftlichen und sozialen Kohäsion in der Union zu erstellen. Hauptziel der Studie ist es, der Kommission bei der Erfüllung dieser Anforderung zu helfen, durch die Empfehlung und Entwicklung einer rigorosen und systematischen Methode zur Quantifizierung der sozioökonomischen Auswirkungen von Interventionen des Kohäsionsfonds auf die betroffenen Wirtschaftssysteme, sowohl in deren Gesamtheit als auf der Ebene von wesentlichen einzelnen Investitionen oder Investitionsgruppen.

Die Studie kann die Entwicklung eines formellen, quantitativen wirtschaftlichen Modells beinhalten (oder die Anpassung eines bestehenden Modells), welches in jedem der betroffenen Länder eingesetzt und dazu verwendet werden kann, die Auswirkungen der Interventionen des Kohäsionsfonds auf die wesentlichen sozioökonomischen Variablen auf regionaler und/oder nationaler Ebene einzuschätzen. Diese Auswirkungen müssen sowohl die Auswirkungen der Investitionen auf die Nachfrage beinhalten als auch die mittel- und langfristigen dynamischen oder angebots-

orientierten Auswirkungen. Das Modell muß in der Lage sein, sowohl im Transport- als auch im Umweltsektor eingesetzt zu werden.

Eine gründliche Untersuchung der jüngsten theoretischen und empirischen Forschungsarbeiten im betreffenden Bereich ist erforderlich, einschließlich Einreichung einer vollständigen Rechtfertigung für die erforderliche Entwicklung von neuen Ansätzen zur Problemlösung. Jedes Modell, das im Zuge der Studie entwickelt oder angepaßt wird, muß eingehend erprobt werden, und der praktische Nutzen muß durch Anwendung auf Investitionen des Kohäsionsfonds nachgewiesen werden. Bestehende Datenquellen müssen so weit wie möglich genutzt werden.

Ziel der Studie ist die Untersuchung der Gesamtauswirkungen auf die betroffenen Projekte und die Ergänzung spezifischerer Studien im Transport- und Umweltsektor.

4. **Laufzeit:** es wird erwartet, daß die Studie innerhalb von 12 Monaten ab Unterzeichnung des Vertrags fertiggestellt wird.
5. **Aufforderung zur Angebotsabgabe:** interessierte Parteien werden aufgefordert, sich innerhalb 37 Tagen ab Absendung der Bekanntmachung bei der unter Ziffer 1 genannten Anschrift zu melden. Die Kommission wird auf der Grundlage der Antwortschreiben auf die Bekanntmachung eine begrenzte Anzahl von Bewerbern (voraussichtlich nicht mehr als 10) auswählen, welche eine Aufforderung zur Abgabe eines formellen Angebots für die Studie erhalten.
6. **Auswahlkriterien:** die Bewerber, die eine formelle Aufforderung zur Angebotsabgabe erhalten, werden auf der Grundlage folgender Kriterien ausgewählt:
- Qualifikationen, technische Fachkenntnisse und Berufserfahrung der einzelnen für die Studie verantwortlichen Personen,
 - besondere Kenntnisse und Erfahrung bezüglich theoretischer und empirischer Arbeiten im betreffenden Bereich, einschließlich Einschätzung der sozioökonomischen Auswirkungen von Investitionen in den betroffenen Ländern,
 - verfügbare Mittel und allgemeine Fähigkeit, die erforderliche Erhebung von Daten, Erstellung, Erprobung und Auswertung von Modellen durchzuführen,
 - Fähigkeit, die vier vom Kohäsionsfonds unterstützten Länder (Spanien, Portugal, Griechenland und Irland) in angemessenem Umfang zu behandeln,

— Fähigkeit, die Studie innerhalb der erforderlichen Zeitspanne durchzuführen.

7. **Angaben über die Bewerber:** interessierte Parteien müssen Nachweise über ihre Finanzlage in Form von Bankerklärungen, Bilanzauszügen, Erklärungen über den Umsatz mit den betreffenden Leistungen oder anderen entsprechenden Unterlagen erbringen. Sie müssen ebenfalls vollständige Unterlagen zum Nachweis ihrer technischen und beruflichen Kompetenz sowie ihrer Erfahrung und bereits ausgeführter Arbeiten im

betreffenden Bereich einreichen. Alle diese Nachweise müssen stichhaltig genug sein, um eine Bewertung gemäß der unter Ziffer 6 genannten Auswahlkriterien zu ermöglichen.

8. **Tag der Absendung der Bekanntmachung:** 25. 10. 1994.
9. **Tag des Eingangs der Bekanntmachung beim Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften:** 25. 10. 1994.

Satellitenübertragungsdienste

Offenes Verfahren

(94/C 309/09)

1. **Öffentlicher Auftraggeber:** Europäische Kommission, Generaldirektion X, Audiovisuelle Medien, Information, Kommunikation, Kultur, rue de la Loi 200 (T 120, 06/95) B-1049 Brüssel.

Tel. (32-2) 299 91 21. Telefax (32-2) 299 93 01.

2. **Kategorie der Dienstleistung und Beschreibung:**

- 2.1 Der Vertrag betrifft die Erbringung von Satellitenübertragungsdiensten für die Informationsdienste der Kommission unter Verwendung aller Träger (Ton, Bilder, Daten),

a) *intern:*

zu den Büros, den Regionalantennen und den Vertretungen der Kommission.

b) *extern:*

- b.1) zwischen den Institutionen der Europäischen Gemeinschaft (Kommission, Europäisches Parlament, Rat der Europäischen Gemeinschaften);

- b.2) sowie mit audiovisuellen Medien in die ganze Welt (eingeteilt in geographische Zonen, siehe unten).

2.2 Sendeort:

- hauptsächlich Sitz der Kommission,
- regelmäßige Sitz der anderen Institutionen (EP und Rat),
- und gelegentlich jeder andere Ort gemeinschaftlichen Geschehens, sowohl innerhalb als auch außerhalb der Europäischen Gemeinschaft.

2.3 Empfangsorte:

- hauptsächlich Büros und Regionalantennen der Kommission,
- regelmäßig Sitz der anderen Institutionen (EP und Rat),
- regelmäßig die Fernsehsender der Europäischen Gemeinschaft,
- gelegentlich die Vertretungen der Kommission, hauptsächlich Moskau, Washington, Tokyo,
- gelegentlich Fernsehsender außerhalb der Europäischen Gemeinschaft, eingeteilt in geographische Zonen:
 - Mittel- und Osteuropa
 - Nordamerika
 - Arabische Welt
 - Lateinamerika
 - Südostasien und Ferner Osten
 - Ozeanien

Der Vertrag betrifft ebenfalls Kodierungs- sowie gegebenenfalls Verschlüsselungsarbeiten.

Kategorie: andere Dienste.

3. **Ausführungsort:** Brüssel und gegebenenfalls andere europäische Städte.

4.

5. Der Vertrag besteht aus folgenden 7 geographischen Losen:
- 1° Westeuropa
 - 2° Mittel- und Osteuropa
 - 3° Nordamerika
 - 4° Arabische Welt
 - 5° Lateinamerika
 - 6° Südostasien und Ferner Osten
 - 7° Ozeanien
- Interessierte Lieferanten haben die Möglichkeit, Angebote für ein Los, mehrere Lose oder die Gesamtheit der Lose gemäß den in den Verdingungsunterlagen angegebenen Modalitäten einzureichen.
6. **Varianten:** Die Erbringung der Leistungen findet entweder auf einer permanenten Basis oder auf einer regelmäßigen Basis während eines bestimmten Zeitraums statt, je nach Empfänger und Bestimmungszonen. Für die gelegentlichen Übertragungen können jedoch Ad-hoc-Lösungen vorgeschlagen werden.
7. **Dauer des Auftrags oder Frist für die Erbringung der Dienstleistung:** Der Vertrag wird auf ein Jahr abgeschlossen, mit der Möglichkeit der Erneuerung bis zu einer Gesamtlaufzeit von vier Jahren.
8. a) **Anforderung der Unterlagen ausschließlich schriftlich (Telefax) bei:** Europäische Kommission, Generaldirektion X, Audiovisuelle Medien, Information, Kommunikation, Kultur, Herrn Luis Irurzun-Gascue, rue de la Loi 200 (T 120, 02/102), B-1049 Brüssel, Telefax (32-2) 299 93 01.
- b) **Einsendefrist für die Anträge:** 24. 11. 1994.
- c) Die Unterlagen werden kostenlos zugestellt.
9. a) **Schlußtermin für den Eingang der Angebote:** 16. 12. 1994.
- b) **Anschrift für die Einreichung der Angebote:** Generaldirektion Audiovisuelle Medien, Information, Kommunikation, Kultur, Referat X/2 „Programmierung, Haushalt, Finanzen“, z. Hd. Herrn Richard Weber, bâtiment T 120 2/102, rue de la Loi 200, B-1049 Brüssel.
- c) **Sprache:** eine der Sprachen der Gemeinschaft.
10. a) **Personen, die bei der Öffnung der Angebote anwesend sein dürfen:** die betroffenen Beamten der Europäischen Kommission.
- b)
- 11.
12. **Zahlungsmodalitäten:** 30 % bei Bestellung, der Rest bei Lieferung gegen Vorlage der Rechnungen, zahlbar innerhalb von 60 Tagen (Monatsende) ab dem Tag des Eingangs bei den zuständigen Dienststellen der Kommission.
13. Unternehmenszusammenschlüsse sind zugelassen unter der Bedingung, daß die Vertrags- und Rechtsverantwortung von einem Hauptauftragnehmer übernommen wird.
14. **Mindestbedingungen:** Die Bewerber müssen ihre finanzielle und technische Kapazität anhand folgender Referenzen nachweisen:
- Liste der Geschäftsführer und verantwortlichen Personen einschließlich ihrer Funktion (oder Auszug aus den Statuten),
 - entsprechende Bankerklärung,
 - Beschreibung der Humanressourcen und der technischen Einrichtungen, ob dem Unternehmen angegliedert oder nicht,
 - Kopie der Bilanzen und Betriebsrechnungen der letzten drei Jahre,
 - Referenzliste über vergleichbare in den letzten drei Jahren ausgeführte Verträge.
15. **Bindefrist:** sechs Monate ab dem unter Ziffer 9. a) angegebenen Schlußtermin für den Eingang der Angebote.
16. **Zuschlagskriterien:**
- wirtschaftlich vorteilhaftestes Angebot und bestes Preis-Leistungs-Verhältnis,
 - technische Qualität des Angebots,
 - Angemessenheit der Leistungen,
 - vorgeschlagener Kundendienst,
 - Preis.
- 17.
18. **Tag der Absendung der Bekanntmachung:** 25. 10. 1994.
19. **Tag des Eingangs der Bekanntmachung beim Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften:** 25. 10. 1994.