

Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

## Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	<b>I Ανακοινώσεις</b>	
	<b>Συμβούλιο</b>	
2003/C 311/01	Ανακοίνωση για το άνοιγμα των ποσοτώσεων που καθορίζονται με την απόφαση του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 2003 για το εμπόριο ορισμένων προϊόντων σιδήρου και χάλυβα μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ουκρανίας.....	1
	<b>Επιτροπή</b>	
2003/C 311/02	Ισοτιμίες του ευρώ .....	17
2003/C 311/03	Κρατική ενίσχυση — Ιταλία — Ενίσχυση C 65/03 (ex N 134/01) — Σχέδιο νόμου αριθ. 106/1-A — «Ενίσχυση για τη δημιουργία υποδομής και δρομολογίων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, για την αναδιάρθρωση των οδικών μεταφορών και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών» (Περιφέρεια Friuli Venezia Giulia) — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ (1) .....	18
2003/C 311/04	Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας εξέτασης όσον αφορά τους φραγμούς στο εμπόριο, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3286/94 του Συμβουλίου, που συνίσταται σε μέτρα που επιβλήθηκαν και σε εμπορικές πρακτικές τις οποίες ακολουθεί η Δημοκρατία της Τουρκίας σε σχέση με το εμπόριο φαρμακευτικών προϊόντων .....	31
2003/C 311/05	Αίτηση για τη χορήγηση αρνητικής πιστοποίησης/Κοινοποίηση σύμφωνα με το έντυπο Α/Β — Υπόθεση COMP/D1/38.827 (1) .....	33
2003/C 311/06	Κοινοποίηση συμφωνιών συνεργασίας — Υπόθεση COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Σύσταση συμμαχίας ΑΤΜ (1) .....	34
2003/C 311/07	Κατάλογος των νομοθετικών προτάσεων και άλλων εγγράφων COM που εξέδωσε η Επιτροπή το 2003 (πρώτο μέρος) .....	35
2003/C 311/08	Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης (Υπόθεση COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics) — Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία (1) .....	38

2003/C 311/09	Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση (Υπόθεση COMP/M.3319 — Doughy Hanson/Saft) <sup>(1)</sup> .....	39
---------------	--	----

---

II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.....

---

III Πληροφορίες

**Επιτροπή**

2003/C 311/10	Media Plus (2001-2005) — Εφαρμογή του προγράμματος ενθάρρυνσης για την ανάπτυξη, τη διανομή και την προώθηση των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων — Πρόσκληση υποβολής προτάσεων 92/03 — Υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών ταινιών και την δικτύωση των Ευρωπαίων διανομέων — «Επιλεκτικό» σύστημα υποστήριξης .....	40
2003/C 311/11	Media Plus (2001-2005) — Εφαρμογή του προγράμματος ενθάρρυνσης για την ανάπτυξη, τη διανομή και την προώθηση των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων — Πρόσκληση υποβολής προτάσεων 93/03 — Υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών ταινιών — Υποστήριξη στους πράκτορες διεθνούς πώλησης ευρωπαϊκών κινηματογραφικών ταινιών	41
2003/C 311/12	«Asia IT&C Δεύτερο Στάδιο» Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για το Πρόγραμμα — EuropeAid/117839/C/G .....	42
2003/C 311/13	Αναγγελία διαδικασίας υποβολής προτάσεων — EuropeAid/117830/C/G — Ένταξη θεμάτων ισότητας φύλων στην συνεργασία για την ανάπτυξη .....	42
2003/C 311/14	Πρόσκληση υποβολής προτάσεων — Πρόγραμμα «Asia Pro Eco» — EuropeAid/117860/C/G .....	43
2003/C 311/15	Στήριξη της διαδικασίας επανόδου και επανένταξης των διαφόρων κοινοτήτων στο Κοσσυφοπέδιο — Πρόγραμμα CARDS της Ευρωπαϊκής Ένωσης — EuropeAid/117760/D/G/KOS	43
2003/C 311/16	Πρόσκληση υποβολής προτάσεων σχετικά με τη στήριξη των πολιτικών και των δράσεων που αφορούν την αναπαραγωγή και τη σεξουαλική ζωή και τα συναφή δικαιώματα στις αναπτυσσόμενες χώρες — EuropeAid/117842/C/G .....	44




---

<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## I

(Ανακοινώσεις)

## ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

**Ανακοίνωση για το άνοιγμα των ποσοτώσεων που καθορίζονται με την απόφαση του Συμβουλίου της 15ης Δεκεμβρίου 2003 για το εμπόριο ορισμένων προϊόντων σιδήρου και χάλυβα μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ουκρανίας**

(2003/C 311/01)

1. Τα προϊόντα σιδήρου και χάλυβα που υπάγονται στις δασμολογικές διακρίσεις που καθορίζονται στην απόφαση του Συμβουλίου (βλέπε προσάρτημα 1 του παραρτήματος) καταγωγής Ουκρανίας, δύνανται να εισάγονται από 1ης Ιανουαρίου 2004 έως 31ης Δεκεμβρίου 2004 εντός των ορίων που καθορίζονται στο προσάρτημα 7 του παραρτήματος.

2. Η διαχείριση των ποσοτικών ορίων πραγματοποιείται σύμφωνα με τους κανόνες που παρατίθενται στο παράρτημα.

Οι αιτήσεις για χορήγηση αδειών πρέπει να αποστέλλονται στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών που αναφέρονται στο προσάρτημα 5 του παραρτήματος.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Άρθρο 1

## Πεδίο εφαρμογής

1. Το παρόν παράρτημα εφαρμόζεται στις εισαγωγές προϊόντων σιδήρου και χάλυβα που αναφέρονται στο προσάρτημα 1, καταγωγής Ουκρανίας.
2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, τα εν λόγω προϊόντα σιδήρου και χάλυβα κατατάσσονται σε ομάδες προϊόντων σύμφωνα με το προσάρτημα 1.
3. Η κατάταξη των προϊόντων του προσαρτήματος 1 βασίζεται στη συνδυασμένη ονοματολογία (ΣΟ).
4. Η καταγωγή των προϊόντων της παραγράφου 1 καθορίζεται σύμφωνα με τους ισχύοντες στην Κοινότητα κανόνες.
5. Οι διαδικασίες εξακρίβωσης της καταγωγής των προϊόντων της παραγράφου 1 καθορίζονται στην ισχύουσα σχετική κοινοτική νομοθεσία.

## Άρθρο 2

## Ποσοτικά όρια

1. Η εισαγωγή στην Κοινότητα των προϊόντων σιδήρου και χάλυβα του προσαρτήματος 1, καταγωγής Ουκρανίας, υπόκειται στα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στο προσάρτημα 7. Η θέση σε ελεύθερη κυκλοφορία στην Κοινότητα των προϊόντων του προσαρτήματος 1, καταγωγής Ουκρανίας, προϋποθέτει την προσκόμιση άδειας εισαγωγής, εκδιδόμενης από τις αρχές των κρατών μελών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 4.
2. Για να διασφαλιστεί ότι οι ποσότητες για τις οποίες εκδίδονται άδειες εισαγωγής δεν υπερβαίνουν σε καμία στιγμή τα συνολικά ποσοτικά όρια για κάθε ομάδα προϊόντων, οι αρμόδιες αρχές εκδίδουν άδεια εισαγωγής μόνον αφού λάβουν από την Επιτροπή τη διαβεβαίωση ότι εξακολουθούν να υπάρχουν διαθέσιμες ποσότητες εντός των ποσοτικών ορίων για την αντίστοιχη ομάδα προϊόντων σιδήρου και χάλυβα στην προμηθευτήρια χώρα, για τις οποίες ο εισαγωγέας ή οι εισαγωγείς υπέβαλαν αίτηση στις εν λόγω αρχές.
3. Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, η αποστολή των προϊόντων θεωρείται ότι πραγματοποιήθηκε κατά την ημερομηνία φόρτωσής τους στο μέσο μεταφοράς που χρησιμοποιείται για την εξαγωγή.

## Άρθρο 3

**Ρυθμίσεις αναστολής**

1. Τα ποσοτικά όρια που αναφέρονται στο προσάρτημα 7 δεν εφαρμόζονται στα προϊόντα που τίθενται σε ελεύθερη ζώνη ή σε ελεύθερη αποθήκη ή που εισάγονται υπό καθεστώς τελωνειακής αποταμίευσης, προσωρινής εισαγωγής ή τελειοποίησης προς επανεξαγωγή (σύστημα αναστολής).
2. Σε περίπτωση που τα προϊόντα της παραγράφου 1 τίθενται εν συνεχεία σε ελεύθερη κυκλοφορία, είτε στην αρχική τους κατάσταση είτε μετά από κατεργασία ή μεταποίηση, εφαρμόζονται οι διατάξεις του άρθρου 2, παράγραφος 2 και τα εν λόγω προϊόντα καταλογίζονται στο αντίστοιχο ποσοτικό όριο που καθορίζεται στο προσάρτημα 7.

## Άρθρο 4

**Ειδικοί κανόνες για τον τρόπο διαχείρισης των κοινοτικών ποσοτικών ορίων**

1. Για την εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 2, παράγραφος 2, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών, πριν εκδώσουν άδειες εισαγωγής, κοινοποιούν στην Επιτροπή τα ποσά των αιτήσεων των αδειών εισαγωγής, συνοδευόμενα από το πρωτότυπο των αδειών εξαγωγής που τους έχουν περιέλθει. Εις απάντησιν, η Επιτροπή επιβεβαιώνει ότι το αιτούμενο ποσό ή τα αιτούμενα ποσά είναι διαθέσιμα προς εισαγωγή, κατά τη χρονολογική σειρά παραλαβής των κοινοποιήσεων των κρατών μελών (βάσει της αρχής «εξυπηρέτησης του πρώτου κατά σειρά»).
2. Οι αιτήσεις που περιλαμβάνονται στις κοινοποιήσεις προς την Επιτροπή είναι έγκυρες αν δηλώνουν σαφώς για κάθε περίπτωση τη χώρα εξαγωγής, τη συγκεκριμένη ομάδα προϊόντων, τις ποσότητες που πρόκειται να εισαχθούν, τον αριθμό της άδειας εξαγωγής, το έτος ποσόστωσης καθώς και το κράτος μέλος στο οποίο προβλέπεται να τεθούν σε ελεύθερη κυκλοφορία τα προϊόντα.
3. Οι προβλεπόμενες από τις παραγράφους 1 και 2 κοινοποιήσεις διαβιβάζονται ηλεκτρονικώς μέσω του ενοποιημένου δικτύου που έχει δημιουργηθεί προς το σκοπό αυτό, εκτός εάν, για επιτακτικούς τεχνικούς λόγους, είναι αναγκαίο να χρησιμοποιηθούν προσωρινά άλλα μέσα επικοινωνίας.
4. Κατά το δυνατόν, η Επιτροπή επιβεβαιώνει στις αρχές το πλήρες ποσό που αναγράφεται στις αιτήσεις οι οποίες έχουν κοινοποιηθεί για κάθε ομάδα προϊόντων.
5. Οι αρμόδιες αρχές κοινοποιούν στην Επιτροπή, αμέσως μόλις ενημερωθούν, τυχόν ποσότητες που δεν έχουν χρησιμοποιηθεί κατά τη διάρκεια ισχύος της άδειας εισαγωγής. Οι μη χρησιμοποιηθείσες αυτές ποσότητες μεταφέρονται αυτόματα στις εναπομένουσες ποσότητες του συνολικού κοινοτικού ποσοτικού ορίου για κάθε ομάδα προϊόντων.
6. Οι άδειες εισαγωγής ή τα ισοδύναμα έγγραφα εκδίδονται σύμφωνα με το προσάρτημα 4.
7. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών κοινοποιούν στην Επιτροπή κάθε ακύρωση αδειών εισαγωγής ή ισοδύναμων εγγράφων που έχουν ήδη εκδοθεί στις περιπτώσεις κατά τις οποίες οι αντίστοιχες άδειες εξαγωγής έχουν ανακληθεί ή ακυρωθεί από τις αρμόδιες ουκρανικές αρχές. Ωστόσο, αν η Επιτροπή ή οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους έχουν ενημερωθεί από τις αρμόδιες ουκρανικές αρχές για την ανάκληση ή την ακύρωση άδειας εξαγωγής μετά την εισαγωγή των συγκεκριμένων προϊόντων στην Κοινότητα, οι εν λόγω ποσότητες καταλογίζονται στο ποσοτικό όριο που έχει καθοριστεί για το χρονικό διάστημα κατά το οποίο πραγματοποιήθηκε η αποστολή των προϊόντων.
8. Η Επιτροπή μπορεί, να λάβει κάθε απαιτούμενο μέτρο για την εφαρμογή των διατάξεων του παρόντος άρθρου.

## Άρθρο 5

**Στατιστικά στοιχεία**

Όσον αφορά τα προϊόντα σιδήρου και χάλυβα του προσαρτήματος 1, τα κράτη μέλη κοινοποιούν κάθε μήνα στην Επιτροπή, εντός μηνός από το τέλος κάθε μήνα, τις συνολικές ποσότητες που έχουν τεθεί σε ελεύθερη κυκλοφορία κατά τον μήνα αυτό, αναφέροντας τον κωδικό της συνδυασμένης ονοματολογίας και κάνοντας χρήση των στατιστικών μονάδων και, ενδεχομένως, των συμπληρωματικών μονάδων που χρησιμοποιούνται στον κωδικό αυτό. Οι εισαγωγές κατανέμονται σύμφωνα με τις ισχύουσες στατιστικές διαδικασίες.

## Προσάρτημα 1

<b>SA Πλατέα προϊόντα έλασης</b>	7209 18 10	7219 34 10	7214 91 90
SA1 (ρόλοι)	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	<b>SB Επιμήκη προϊόντα</b>	7214 99 80
7208 37 90	7209 28 10	SB1 (δοκοί)	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 (χονδρόσυρμα)	7222 11 19
	7210 90 33	7213 10 00	7222 11 21
	7210 90 38	7213 20 00	7222 11 29
SA2 (χονδρές λαμαρίνες)	7211 14 90	7213 91 10	7222 11 91
7208 40 10	7211 19 90	7213 91 20	7222 11 99
7208 51 10	7211 23 10	7213 91 41	7222 19 10
7208 51 30	7211 23 51	7213 91 49	7222 19 90
7208 51 50	7211 29 20	7213 91 70	7222 30 10
7208 51 91	7211 90 11	7213 91 90	7222 40 10
7208 51 99		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 (άλλα πλατέα προϊόντα έλασης)	7219 21 10		7228 30 49
7208 40 90	7219 21 90	SB3 (άλλα επιμήκη προϊόντα)	7228 30 61
7208 53 90	7219 22 10	7207 19 11	7228 30 69
7208 54 10	7219 22 90	7207 19 14	7228 30 70
7208 54 90	7219 23 00	7207 19 16	7228 30 89
7208 90 10	7219 24 00	7207 20 51	7228 60 10
7209 15 00	7219 31 00	7207 20 55	7228 70 10
7209 16 10	7219 32 10	7207 20 57	7228 70 31
7209 16 90	7219 32 90		7228 80 10
7209 17 10	7219 33 10	7214 20 00	7228 80 90
7209 17 90	7219 33 90	7214 30 00	
		7214 91 10	7301 10 00

## Προσάρτημα 2

## ΜΕΡΟΣ Ι

## ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΠΛΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

(για τον τρόπο διαχείρισης των ποσοτικών ορίων)

## Άρθρο 1

1. Οι αρμόδιες αρχές εκδίδουν άδεια εξαγωγής για όλες τις αποστολές προϊόντων σιδήρου και χάλυβα που υπόκεινται στα ποσοτικά όρια που καθορίζονται στο προσάρτημα 7 μέχρι του επιπέδου των εν λόγω ορίων.
2. Το πρωτότυπο της άδειας εξαγωγής προσκομίζεται από τον εισαγωγέα για την έκδοση της άδειας εισαγωγής που αναφέρεται στο άρθρο 4.

## Άρθρο 2

1. Η άδεια εξαγωγής για ποσοτικά όρια είναι σύμφωνη προς το υπόδειγμα του προσαρτήματος 3 του παρόντος παραρτήματος και βεβαιώνει, μεταξύ άλλων, ότι η ποσότητα των εν λόγω προϊόντων έχει καταλογιστεί στο ποσοτικό όριο που προβλέπεται για την αντίστοιχη ομάδα προϊόντων.
2. Κάθε άδεια εξαγωγής καλύπτει μία μόνο από τις ομάδες προϊόντων που αναφέρονται στο προσάρτημα 1.

## Άρθρο 3

Οι εξαγωγές καταλογίζονται στα ποσοτικά όρια που καθορίζονται για το χρονικό διάστημα αποστολής των προϊόντων που καλύπτονται από την άδεια εξαγωγής κατά την έννοια του άρθρου 2, παράγραφος 3 του παραρτήματος.

## Άρθρο 4

1. Εφόσον η Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 4 του παραρτήματος, επιβεβαιώσει ότι η αιτούμενη ποσότητα είναι διαθέσιμη εντός του εν λόγω ποσοτικού ορίου, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών εκδίδουν άδεια εισαγωγής το αργότερο εντός πέντε εργάσιμων ημερών από την προσκόμιση από τον εισαγωγέα του πρωτοτύπου της αντίστοιχης άδειας εξαγωγής. Η άδεια πρέπει να προσκομισθεί το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2004 εφόσον τα προϊόντα που καλύπτονται από αυτήν έχουν αποσταλεί πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2004. Οι άδειες εισαγωγής εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές κάθε κράτους μέλους ανεξάρτητα από το κράτος μέλος που αναφέρεται στην άδεια εξαγωγής, εφόσον η Επιτροπή, δυνάμει του άρθρου 4 του παραρτήματος, επιβεβαιώσει ότι η αιτούμενη ποσότητα είναι διαθέσιμη βάσει του σχετικού ποσοτικού ορίου.
2. Οι άδειες εισαγωγής ισχύουν επί τετράμηνο από την ημερομηνία έκδοσής τους. Κατόπιν δεόντως αιτιολογημένης αιτήσεως του εισαγωγέα, οι αρμόδιες αρχές κράτους μέλους μπορούν να παρατείνουν τη διάρκεια ισχύος της άδειας για επιπλέον χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει το δίμηνο. Οι παρατάσεις αυτές κοινοποιούνται στην Επιτροπή.
3. Οι άδειες εισαγωγής συμπληρώνονται σύμφωνα με το υπόδειγμα του προσαρτήματος 4 του παρόντος παραρτήματος και ισχύουν σε ολόκληρο το τελωνειακό έδαφος της Κοινότητας.
4. Η διασάφηση ή η αίτηση που υποβάλλει ο εισαγωγέας για να λάβει άδεια εισαγωγής περιλαμβάνει τα ακόλουθα στοιχεία:
  - α) το πλήρες όνομα και τη διεύθυνση του εξαγωγέα·
  - β) το πλήρες όνομα και τη διεύθυνση του εισαγωγέα·
  - γ) την ακριβή περιγραφή των εμπορευμάτων και τον κωδικό ή τους κωδικούς ΣΟ·
  - δ) τη χώρα καταγωγής των εμπορευμάτων·
  - ε) τη χώρα αποστολής·στ) τη σχετική ομάδα προϊόντων και την ποσότητα στην προβλεπόμενη μονάδα, όπως αναφέρεται στο προσάρτημα 7 του παραρτήματος για τα εν λόγω προϊόντα·
  - ζ) το καθαρό βάρος για κάθε κλάση ΣΟ·
  - η) την αξία cif των προϊόντων στα σύνορα της Κοινότητας ανά δασμολογική κλάση της ΣΟ (όπως αναφέρεται στη θέση αριθ. 13 της άδειας εξαγωγής)·
  - θ) κατά πόσον πρόκειται για προϊόντα δεύτερης διαλογής ή κατώτερης σε σχέση με τα πρότυπα ποιότητας·
  - ι) ενδεχομένως, τις ημερομηνίες πληρωμής και παράδοσης και αντίγραφο της φορτωτικής και της σύμβασης αγοράς·

- ια) την ημερομηνία και τον αριθμό της άδειας εξαγωγής·
- ιβ) κάθε εσωτερικό κωδικό που χρησιμοποιείται για διαχειριστικούς λόγους·
- ιγ) την ημερομηνία και την υπογραφή του εισαγωγέα.

5. Οι εισαγωγείς δεν υποχρεούνται να εισάγουν στο πλαίσιο ενιαίας αποστολής το σύνολο της ποσότητας που καλύπτει η άδεια εισαγωγής.

#### Άρθρο 5

Η ισχύς των αδειών εισαγωγής που εκδίδονται από τις αρχές των κρατών μελών εξαρτάται από την ισχύ των αδειών εξαγωγής και τις ποσότητες που αναφέρονται στις άδειες εξαγωγής που εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές και βάσει των οποίων έχουν εκδοθεί οι άδειες εισαγωγής.

#### Άρθρο 6

Οι άδειες εισαγωγής ή τα ισοδύναμα έγγραφα εκδίδονται από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2, παράγραφος 2 και χωρίς να γίνεται διάκριση έναντι οποιοδήποτε εισαγωγέα στην Κοινότητα, ανεξάρτητα από τον τόπο εγκατάστασής του στην Κοινότητα, με την επιφύλαξη της τήρησης των λοιπών όρων που απαιτούνται από τους ισχύοντες κανόνες.

#### Άρθρο 7

Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών αρνούνται να εκδώσουν άδειες εισαγωγής για προϊόντα καταγωγής Ουκρανίας τα οποία δεν καλύπτονται από άδειες εξαγωγής που εκδίδονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος προσαρτήματος.

### ΜΕΡΟΣ II

#### ΚΟΙΝΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

#### Άρθρο 8

1. Η άδεια εξαγωγής που αναφέρεται στο άρθρο 1 του παρόντος προσαρτήματος και το πιστοποιητικό καταγωγής (επισυνάπτεται υπόδειγμα) μπορούν να περιλαμβάνουν περισσότερα αντίτυπα, τα οποία πρέπει να φέρουν δεόντως την ένδειξη αυτή. Συντάσσονται στην αγγλική γλώσσα.
2. Αν τα προαναφερόμενα έγγραφα συμπληρώνονται ιδιοχείρως, οι καταχωρήσεις πρέπει να γίνονται με μελάνη και με κεφαλαία γράμματα.
3. Οι άδειες εξαγωγής ή τα ισοδύναμα έγγραφα και τα πιστοποιητικά καταγωγής έχουν διαστάσεις 210 x 297 mm. Το χαρτί που χρησιμοποιείται πρέπει να είναι λευκό χαρτί γραφής, εμπλουτισμένο με κόλλα, χωρίς μηχανικό πολτό και βάρους τουλάχιστον 25 g/m<sup>2</sup>. Φέρει και στις δύο όψεις έντυπη κυματοειδή διάταξη γραμμών, η οποία καθιστά εμφανή κάθε παραποίηση με μηχανικά ή χημικά μέσα.
4. Μόνο το πρωτότυπο γίνεται δεκτό από τις αρμόδιες αρχές της Κοινότητας ως έγκυρο έγγραφο για εισαγωγές, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος.
5. Κάθε άδεια εξαγωγής ή ισοδύναμο έγγραφο και το πιστοποιητικό καταγωγής φέρουν τυποποιημένο αύξοντα αριθμό, έντυπο ή όχι, με τον οποίο είναι δυνατή η αναγνώρισή του.
6. Ο αριθμός αυτός αποτελείται από τα παρακάτω στοιχεία:

— δύο γράμματα που προσδιορίζουν τη χώρα εξαγωγής:

UA = Ουκρανία

— δύο γράμματα για τον προσδιορισμό του κράτους μέλους του προβλεπόμενου προορισμού, ως εξής:

BE = Βέλγιο

DK = Δανία

DE = Γερμανία

EL = Ελλάδα

ES = Ισπανία

FR = Γαλλία

IE = Ιρλανδία

IT = Ιταλία

LU = Λουξεμβούργο

NL = Κάτω Χώρες

AT = Αυστρία  
PT = Πορτογαλία  
FI = Φινλανδία  
SE = Σουηδία  
GB = Ηνωμένο Βασίλειο,

- μονοψήφιο αριθμό που αναφέρεται στο χρονικό διάστημα της ποσόστωσης, και που αντιστοιχεί στο τελευταίο στοιχείο του τρέχοντος έτους, δηλ. «4» για 2004·
- διψήφιο αριθμό για τον προσδιορισμό της υπηρεσίας έκδοσης της άδειας στη χώρα εξαγωγής·
- πενταψήφιο αριθμό, ο οποίος αυξάνεται προοδευτικά από 00001 έως 99999 και αποδίδεται στο συγκεκριμένο κράτος μέλος προορισμού.

#### Άρθρο 9

Η άδεια εξαγωγής και το πιστοποιητικό καταγωγής μπορούν να εκδίδονται μετά την αποστολή των προϊόντων στα οποία αναφέρονται. Στις περιπτώσεις αυτές φέρουν την ένδειξη «issued retrospectively».

#### Άρθρο 10

Σε περίπτωση κλοπής, απώλειας ή καταστροφής άδειας εξαγωγής ή πιστοποιητικού καταγωγής, ο εξαγωγέας μπορεί να ζητήσει από τις αρμόδιες αρχές που εξέδωσαν το έγγραφο να του χορηγήσουν αντίγραφο, το οποίο συντάσσεται βάσει των εγγράφων εξαγωγής που βρίσκονται στην κατοχή του. Το αντίγραφο άδειας ή πιστοποιητικού που εκδίδεται κατ' αυτόν τον τρόπο φέρει την ένδειξη «duplicate».

Το αντίγραφο αυτό φέρει την ημερομηνία του πρωτοτύπου της άδειας ή του πιστοποιητικού.

#### ΜΕΡΟΣ III

#### ΚΟΙΝΟΤΙΚΗ ΑΔΕΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ — ΚΟΙΝΟ ΕΝΤΥΠΟ

#### Άρθρο 11

1. Τα έντυπα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών (κατάλογος των οποίων παρατίθεται στο προσάρτημα 5) για την έκδοση των αδειών εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 4 είναι σύμφωνα προς το υπόδειγμα άδειας εισαγωγής του προσαρτήματος 4.
2. Τα έντυπα της άδειας εισαγωγής και τα σχετικά αποσπάσματα συντάσσονται σε δύο αντίγραφα, εκ των οποίων το ένα εκδίδεται για τον αιτούντα και φέρει την ένδειξη «αντίγραφο κατόχου» και τον αριθμό 1 το δε άλλο παραμένει στην αρχή που εκδίδει την άδεια και φέρει την ένδειξη «αντίγραφο για την εκδίδουσα αρχή» και τον αριθμό 2. Για διοικητικούς λόγους, οι αρμόδιες αρχές είναι δυνατόν να προσθέτουν συμπληρωματικά αντίτυπα στο έντυπο 2.
3. Τα έντυπα εκτυπώνονται σε λευκό χαρτί χωρίς μηχανικό πολτό, κολληρισμένο για γραφή και βάρους 55 έως 65 g/m<sup>2</sup>. Οι διαστάσεις τους είναι 210 x 297 mm ενώ το δακτυλογραφικό διάστιχο 4,24 mm (ένα έκτο της ίντσας)· η διάταξη των εντύπων ακολουθείται αυστηρά. Οι δύο όψεις του αντιτύπου αριθ. 1, που αποτελεί την άδεια, καθαυτή, φέρουν έντυπη κόκκινη κυματοειδή διάταξη γραμμών, η οποία καθιστά εμφανή κάθε παραποίηση με μηχανικά ή χημικά μέσα.
4. Τα κράτη μέλη αναλαμβάνουν την εκτύπωση του εντύπου. Επίσης, τα έντυπα είναι δυνατόν να εκτυπώνονται από τυπογραφεία εγκριθέντα από το κράτος μέλος στο οποίο είναι εγκατεστημένα. Στην τελευταία περίπτωση, κάθε έντυπο φέρει μνεία της σχετικής έγκρισης. Σε κάθε έντυπο αναγράφονται το όνομα και η διεύθυνση του τυπογράφου ή σήμα με το οποίο είναι δυνατή η αναγνώρισή του.
5. Κατά την έκδοση των αδειών εισαγωγής ή αποσπασμάτων, οι αρμόδιες αρχές του κράτους μέλους δίνουν στις άδειες εισαγωγής ή τα αποσπάσματα αριθμό έκδοσης. Ο αριθμός της άδειας εισαγωγής διαβιβάζεται στην Επιτροπή ηλεκτρονικώς μέσω του ενοποιημένου δικτύου που δημιουργείται δυνάμει του άρθρου 4 του παρόντος παραρτήματος.
6. Οι άδειες και τα αποσπάσματα συντάσσονται στην επίσημη γλώσσα ή σε μια από τις επίσημες γλώσσες του κράτους μέλους στο οποίο εκδίδονται.
7. Στη θέση αριθ. 10, οι αρμόδιες αρχές εγγράφουν την αντίστοιχη ομάδα προϊόντων σιδήρου και χάλυβα.
8. Τα σήματα των φορέων έκδοσης και των καταλογιζουσών αρχών τίθενται με σφραγίδα. Εντούτοις, αντί σφραγίδας της εκδίδουσας αρχής είναι δυνατή η αποτύπωση με συνδυασμό διάτρητων γραμμάτων ή αριθμητικών ψηφίων ή η εκτύπωση επί της άδειας. Για την καταχώρηση της χορηγούμενης ποσότητας, οι εκδίδουσες αρχές εφαρμόζουν κάθε μέθοδο κατά της παραποίησης έτσι ώστε να είναι αδύνατη η παρεμβολή αριθμητικών ψηφίων ή άλλων στοιχείων (π.χ. 1 000 EUR).



9. Στην οπίσθια όψη του αντιτύπου αριθ. 1 και του αντιτύπου αριθ. 2 υπάρχει θέση όπου είναι δυνατή αναγραφή ποσοτήτων είτε από τις τελωνειακές αρχές κατά τη διεκπεραίωση των διατυπώσεων εισαγωγής είτε από τις αρμόδιες διοικητικές αρχές κατά την έκδοση αποσπάσματος.

Στην περίπτωση που ο χώρος στην άδεια ή σε αποσπάσματά της που προορίζεται για καταλογισμό είναι ανεπαρκής, οι αρμόδιες αρχές μπορούν να προσθέτουν μία ή περισσότερες επιπλέον σελίδες με θέσεις καταχώρησης αντίστοιχες προς εκείνες της οπίσθιας όψης του αντιτύπου αριθ. 1 και του αντιτύπου αριθ. 2 της άδειας ή του αποσπάσματος. Οι καταλογίζουσες αρχές επιθέτουν τη σφραγίδα τους με τρόπο ώστε η μισή να τίθεται επί της άδειας ή του αποσπάσματος και η άλλη μισή στην πρόσθετη σελίδα. Αν υπάρχουν περισσότερες από μία σελίδες, τοποθετείται εκ νέου σφραγίδα με ανάλογο τρόπο μεταξύ δύο διαδοχικών σελίδων.

10. Οι άδειες εισαγωγής και τα αποσπάσματά τους που εκδίδονται καθώς και οι καταχωρήσεις και οι θεωρήσεις των αρχών ενός κράτους μέλους παράγουν σε καθένα από τα λοιπά κράτη μέλη τις ίδιες έννομες συνέπειες με εκείνες που παράγουν τα εκδιδόμενα έγγραφα και οι καταχωρήσεις ή θεωρήσεις που θέτουν οι αρχές των εν λόγω κρατών μελών.

11. Εφόσον είναι απαραίτητο, οι αρμόδιες αρχές των οικείων κρατών μελών μπορούν να ζητούν τη μετάφραση του περιεχομένου των αδειών ή των αποσπασμάτων στην επίσημη γλώσσα ή σε μία από τις επίσημες γλώσσες τους.



## Υπόδειγμα πιστοποιητικού καταγωγής του άρθρου 8 παράγραφος 1 του προσαρτήματος 2

1. Εξαγωγέας (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση, χώρα)	<b>ORIGINAL</b>		2. Αριθμός	
	3. Περίοδος ποσόστωσης		4. Ομάδα προϊόντων	
5. Παραλήπτης (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση, χώρα)	<b>ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΚΑΤΑΓΩΓΗΣ</b> (προϊόντα σιδήρου και χάλυβα)			
	6. Χώρα καταγωγής		7. Χώρα προορισμού	
8. Τόπος και ημερομηνία φόρτωσης — Μεταφορικό μέσο	9. Συμπληρωματικά στοιχεία			
10. Περιγραφή εμπορευμάτων — Κατασκευαστής	11. Κωδικός ΣΟ	12. Ποσότητα (!)	13. Αξία fob (²)	
<b>14. ΔΗΛΩΣΗ ΑΡΜΟΔΙΑΣ ΑΡΧΗΣ</b> Ο υπογεγραμμένος βεβαιώνει ότι τα προϊόντα που αναφέρονται παραπάνω κατάγονται σύμφωνα με τις διατάξεις που ισχύουν στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα καταγωγής της χώρας που αναφέρεται στη θέση αριθ. 6 είναι.				
15. Αρμόδια αρχή (επωνυμία, πλήρης διεύθυνση, χώρα)	Τόπος .....			
	(Υπογραφή)		(Σφραγίδα)	

(¹) Αναγράψατε το καθαρό βάρος (kg) καθώς και την ποσότητα εκφρασμένη στην οριζόμενη μονάδα μέτρησης, όταν αυτή είναι διαφορετική από το καθαρό βάρος.  
 (²) Στο νόμισμα της σύμβασης πώλησης.

## Προσάρτημα 4

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ/ΑΔΕΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

1 Πρωτότυπο για τον παραλήπτη 1	1. Παραλήπτης (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση, χώρα, αριθ. ΦΠΑ)	2. Αριθμός άδειας
		3. Περίοδος ποσόστωσης
		4. Αρμόδια αρχή έκδοσης (ονομασία, διεύθυνση και αριθ. τηλεφώνου)
	5. Διασαφιστής/αντιπρόσωπος (αν υπάρχει) (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση)	6. Χώρα καταγωγής (και αριθ. γεωγραφικής ονοματολογίας)
		7. Χώρα προέλευσης (και αριθ. γεωγραφικής ονοματολογίας)
		8. Τελευταία ημέρα ισχύος
	9. Περιγραφή των εμπορευμάτων	10. Κωδικός των εμπορευμάτων (ΣΟ)
		11. Ποσότητα εκφρασμένη σε μονάδες μετρήσεως της ποσόστωσης
	12. Εγγύηση (αν υπάρχει)	
13. Συμπληρωματικά στοιχεία		
14. Θεώρηση της αρμόδιας αρχής		
<p>Ημερομηνία: .....</p> <p>(Υπογραφή) <span style="float: right;">(Σφραγίδα)</span></p>		

15. ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΙΣ			
Να αναγραφεί στο χώρο 1 της στήλης 17 η διαθέσιμη ποσότητα και στο χώρο 2 η καταχωριθείσα ποσότητα			
16. Καθαρή ποσότητα (καθαρή μάζα ή άλλη μονάδα μετρήσεως με ένδειξη της μονάδας)		19. Τελωνειακό έγγραφο (υπόδειγμα και αριθμός) ή απόσπασμα, αριθ. και ημερομηνία καταχωρίσεως	20. Ονομασία, κράτος μέλος, υπογραφή και σφραγίδα της αρχής καταχωρίσεως
17. Αριθμητικώς	18. Ολογράφως για την καταχωριθείσα ποσότητα		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Προστίθενται τα τυχόν συνημμένα έγγραφα.

## ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ/ΑΔΕΙΑ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ

Αντίτυπο για την αρχή	2	1. Παραλήπτης (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση, χώρα, αριθ. ΦΠΑ)	2. Αριθμός άδειας
			3. Περίοδος ποσόστωσης
			4. Αρμόδια αρχή έκδοσης (ονομασία, διεύθυνση και αριθ. τηλεφώνου)
		5. Διασαφιστής/αντιπρόσωπος (αν υπάρχει) (ονοματεπώνυμο, πλήρης διεύθυνση)	6. Χώρα καταγωγής (και αριθ. γεωγραφικής ονοματολογίας)
			7. Χώρα προέλευσης (και αριθ. γεωγραφικής ονοματολογίας)
			8. Τελευταία ημέρα ισχύος
	2	9. Περιγραφή των εμπορευμάτων	10. Κωδικός των εμπορευμάτων (ΣΟ)
			11. Ποσότητα εκφρασμένη σε μονάδες μετρήσεως της ποσόστωσης
			12. Εγγύηση (αν υπάρχει)
		13. Συμπληρωματικά στοιχεία	
		14. Θεώρηση της αρμόδιας αρχής	
		<p>Ημερομηνία: .....</p> <p style="text-align: center;">(Υπογραφή) <span style="margin-left: 200px;">(Σφραγίδα)</span></p>	

15. ΚΑΤΑΧΩΡΙΣΕΙΣ			
Να αναγραφεί στο χώρο 1 της στήλης 17 η διαθέσιμη ποσότητα και στο χώρο 2 η καταχωριθείσα ποσότητα			
16. Καθαρή ποσότητα (καθαρή μάζα ή άλλη μονάδα μετρήσεως με ένδειξη της μονάδας)		19. Τελωνειακό έγγραφο (υπόδειγμα και αριθμός) ή απόσπασμα, αριθ. και ημερομηνία καταχωρίσεως	20. Ονομασία, κράτος μέλος, υπογραφή και σφραγίδα της αρχής καταχωρίσεως
17. Αριθμητικώς	18. Ολογράφως για την καταχωριθείσα ποσότητα		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Προστίθενται τα τυχόν συνημμένα έγγραφα.

## Προσάρτημα 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

---

**Προσάρτημα 6****ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ****Άρθρο 1**

Η Επιτροπή διαβιβάζει στις αρχές των κρατών μελών τα ονόματα και τις διευθύνσεις των αρχών της Ουκρανίας που είναι αρμόδιες για την έκδοση των πιστοποιητικών καταγωγής και των αδειών εξαγωγής, καθώς και τα υποδείγματα των αποτυπωμάτων σφραγίδων που χρησιμοποιούν οι εν λόγω αρχές.

**Άρθρο 2**

Για τα προϊόντα σιδήρου και χάλυβα που υπόκεινται σε σύστημα διπλού ελέγχου, τα κράτη μέλη κοινοποιούν στην Επιτροπή, εντός του πρώτου δεκαημέρου κάθε μήνα, τις συνολικές ποσότητες για τις οποίες έχουν εκδοθεί άδειες εισαγωγής κατά τη διάρκεια του προηγούμενου μήνα, εκφρασμένες στην προβλεπόμενη μονάδα, ανά χώρα καταγωγής και ομάδα προϊόντων.

**Άρθρο 3**

1. Εκ των υστέρων έλεγχοι των πιστοποιητικών καταγωγής ή των αδειών εξαγωγής διενεργούνται δειγματοληπτικά ή όποτε οι αρμόδιες αρχές της Κοινότητας έχουν βάσιμες αμφιβολίες όσον αφορά τη γνησιότητα του πιστοποιητικού καταγωγής ή της άδειας εξαγωγής ή την ακρίβεια των στοιχείων σχετικά με την πραγματική καταγωγή των εν λόγω προϊόντων.

Στις περιπτώσεις αυτές, οι αρμόδιες αρχές της Κοινότητας επιστρέφουν το πιστοποιητικό καταγωγής ή την άδεια εξαγωγής ή αντίγραφο αυτών στην αρμόδια δημόσια αρχή της Ουκρανίας, αναφέροντας, κατά περίπτωση, τους ουσιαστικούς ή τυπικούς λόγους που δικαιολογούν τη διεξαγωγή έρευνας. Αν έχει υποβληθεί τιμολόγιο, το τιμολόγιο αυτό ή αντίγραφο του επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό καταγωγής ή στην άδεια εξαγωγής ή σε αντίγραφο τους. Οι αρμόδιες αρχές διαβιβάζουν επίσης κάθε πληροφορία που διαθέτουν και η οποία τους δημιουργεί την υπόνοια ότι τα αναφερόμενα στο εν λόγω πιστοποιητικό ή στην εν λόγω άδεια στοιχεία είναι ανακριβή.

2. Οι διατάξεις της παραγράφου 1 εφαρμόζονται επίσης σε εκ των υστέρων ελέγχους δηλώσεων καταγωγής.

3. Τα αποτελέσματα των εκ των υστέρων ελέγχων που διενεργούνται σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 1 κοινοποιούνται στις αρμόδιες αρχές της Κοινότητας το αργότερο εντός τριμήνου. Οι πληροφορίες που κοινοποιούνται αναφέρουν αν το επίδικο πιστοποιητικό, άδεια ή δήλωση αφορά τα εμπορεύματα που όντως εξήχθησαν και κατά πόσον τα εμπορεύματα αυτά είναι δυνατό να εξαχθούν στην Κοινότητα στο πλαίσιο του παρόντος παραρτήματος. Οι αρμόδιες αρχές της Κοινότητας είναι επίσης δυνατό να ζητούν αντίγραφα όλων των δικαιολογητικών που είναι αναγκαία για την πλήρη διαπίστωση των πραγματικών περιστατικών και, ιδίως, για τον προσδιορισμό της πραγματικής καταγωγής των εμπορευμάτων.

4. Αν από τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών προκύπτει ότι έχουν σημειωθεί καταχρήσεις ή σοβαρές παρατυπίες κατά τη χρησιμοποίηση των δηλώσεων καταγωγής, το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πληροφορεί σχετικά την Επιτροπή. Η Επιτροπή γνωστοποιεί τις πληροφορίες αυτές στα λοιπά κράτη μέλη. Η Επιτροπή μπορεί να αποφασίσει ότι οι εισαγωγές των εν λόγω προϊόντων στην Κοινότητα πρέπει να συνοδεύονται από το πιστοποιητικό ουκρανικής καταγωγής που αναφέρεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1 του προσαρτήματος 2.

5. Η προσφυγή στη διαδικασία δειγματοληπτικών ελέγχων που προβλέπονται στο παρόν άρθρο δεν εμποδίζει τη θέση των εν λόγω προϊόντων σε ελεύθερη κυκλοφορία.

## Άρθρο 4

1. Στην περίπτωση που η διαδικασία ελέγχου του άρθρου 2 ή οι πληροφορίες που έχουν συγκεντρώσει οι αρμόδιες αρχές της Κοινότητας υποδηλώνουν ότι καταστρατηγούνται οι διατάξεις του παρόντος παραρτήματος, οι εν λόγω αρχές ζητούν από την Ουκρανία τη διεξαγωγή της προσηκουσας έρευνας ή μεριμνούν για τη διεξαγωγή παρόμοιων ερευνών, όσον αφορά πράξεις οι οποίες καταστρατηγούν ή φαίνεται ότι καταστρατηγούν τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος. Τα αποτελέσματα των ερευνών αυτών, καθώς και κάθε άλλη σχετική πληροφορία ικανή να συμβάλει στον προσδιορισμό της πραγματικής καταγωγής των εμπορευμάτων, γνωστοποιούνται στις αρμόδιες αρχές της Κοινότητας.
2. Κατά την εφαρμογή των ενεργειών που αναλαμβάνονται σύμφωνα με το παρόν παράρτημα, οι αρμόδιες αρχές της Κοινότητας ανταλλάσσουν με τις αρμόδιες δημόσιες αρχές της Ουκρανίας κάθε πληροφορία που θεωρείται χρήσιμη ώστε να αποφευχθεί η καταστρατήγηση των διατάξεων του παρόντος παραρτήματος.
3. Στην περίπτωση που διαπιστωθεί καταστρατήγηση των διατάξεων του παρόντος παραρτήματος, η Επιτροπή μπορεί να λάβει τα απαραίτητα μέτρα για να αποτραπεί η επανάληψη παρόμοιας καταστρατήγησης.

## Άρθρο 5

Η Επιτροπή συντονίζει τις ενέργειες που αναλαμβάνουν οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος παραρτήματος. Οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών ενημερώνουν την Επιτροπή και τα λοιπά κράτη μέλη για τις ενέργειες που αναλαμβάνουν και τα αποτελέσματά τους.

## Προσάρτημα 7

## ΠΟΣΟΤΙΚΑ ΟΡΙΑ

(τόνοι)

Προϊόντα	1η Ιανουαρίου 2004-31 Δεκεμβρίου 2004
<i>SA Πλατέα προϊόντα</i>	
SA1 (ρόλοι)	19 190
SA2 (χονδρές λαμαρίνες)	73 444
SA3 (άλλα πλατέα προϊόντα)	5 926
<i>SB Επιμήκη προϊόντα</i>	
SB1 (δοκοί)	2 583
SB2 (χονδρόσυρμα)	36 904
SB3 (άλλα επιμήκη προϊόντα)	46 499

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>

19 Δεκεμβρίου 2003

(2003/C 311/02)

1 ευρώ =

Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία	Νομισματική μονάδα		Ισοτιμία
USD	δολάριο ΗΠΑ	1,2418	LVL	λετονικό λατ	0,6668
JPY	ιαπωνικό γιεν	133,63	MTL	μαλτέζικη λίρα	0,4309
DKK	δανική κορόνα	7,4425	PLN	πολωνικό ζλότι	4,6548
GBP	λίρα στερλίνα	0,7029	ROL	ρουμανικό λεί	40 732
SEK	σουηδική κορόνα	9,1085	SIT	σλοβενικό τόλαρ	236,8
CHF	ελβετικό φράγκο	1,5552	SKK	σλοβακική κορόνα	41,133
ISK	ισλανδική κορόνα	90,00	TRL	τουρκική λίρα	1 773 170
NOK	νορβηγική κορόνα	8,332	AUD	αυστραλιανό δολάριο	1,6835
BGN	βουλγαρικό λεβ	1,9556	CAD	καναδικό δολάριο	1,6585
CYP	κυπριακή λίρα	0,58521	HKD	δολάριο Χονγκ Κονγκ	9,6443
CZK	τσεχική κορόνα	32,506	NZD	νεοζηλανδικό δολάριο	1,9249
EEK	εσθονική κορόνα	15,6466	SGD	δολάριο Σιγκαπούρης	2,1203
HUF	ουγγρικό φιορίνι	262,49	KRW	νοτιοκορεατικό γουόν	1 478,55
LTL	λιθουανικό λίτας	3,4523	ZAR	νοτιοαφρικανικό ραντ	8,2825

(<sup>1</sup>) Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

## ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΙΤΑΛΙΑ

**Ενίσχυση C 65/03 (ex N 134/01) — Σχέδιο νόμου αριθ. 106/1-A — «Ενίσχυση για τη δημιουργία υποδομής και δρομολογίων στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, για την αναδιάρθρωση των οδικών μεταφορών και την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών» (Περιφέρεια Friuli Venezia Giulia)**

**Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ**

(2003/C 311/03)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με επιστολή της 11ης Νοεμβρίου 2003 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιταλία την απόφασή της να κινηθεί τη διαδικασία του άρθρου 88, παράγραφος 2, της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

Η Επιτροπή αποφάσισε να μη διατυπώσει αντιρρήσεις σχετικά με ορισμένα άλλα μέτρα, όπως περιγράφονται στην επιστολή που ακολουθεί την παρούσα περίληψη.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των ενισχύσεων για τις οποίες η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Commission européenne  
Direction générale de l'énergie et des transports  
Direction transports terrestres  
B-1049 Bruxelles  
Φαξ (32-2) 296 41 04.

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Ιταλία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

## 1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Με επιστολή τους στις 5 Φεβρουαρίου 2001, η οποία καταχωρίστηκε στη Γενική Γραμματεία στις 9 Φεβρουαρίου 2001, οι Ιταλικές Αρχές κοινοποίησαν στην Επιτροπή το σχέδιο ενίσχυσης για την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών σύμφωνα με το άρθρο 88, παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ. Η κοινοποίηση καταχωρίστηκε στη Γενική Γραμματεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τον αριθμό N 134/01.

Επειδή η κοινοποίηση ήταν ατελής, η Επιτροπή ζήτησε πρόσθετες πληροφορίες με επιστολή της D(01) 5496 στις 5 Απριλίου 2001. Η απάντηση στην εν λόγω επιστολή παρελήφθη στις 20 Ιουνίου 2001 και καταχωρίστηκε ως DG TREN A/61295.

Η Επιτροπή έστειλε στις 27 Αυγούστου 2001 επιστολή στις Ιταλικές Αρχές με την οποία ζητούσε περαιτέρω πληροφορίες. Οι Ιταλικές Αρχές ζήτησαν παράταση της προθεσμίας με επιστολή τους στις 9 Οκτωβρίου 2001, η οποία καταχωρίστηκε ως DG TREN A/67862, προκειμένου να απαντήσουν. Οι υπηρεσίες της Επιτροπής συμφώνησαν για την παράταση της προθεσμίας

στην επιστολή τους με ημερομηνία 9 Νοεμβρίου 2001. Στις 19 Δεκεμβρίου 2001 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ αντιπροσώπων της Επιτροπής και των Ιταλικών Αρχών. Η απάντηση στο δεύτερο αίτημα για περαιτέρω πληροφορίες παρελήφθη με την επιστολή της 24ης Ιουλίου 2002, η οποία καταχωρίστηκε ως DG TREN A/64121.

Η Επιτροπή έστειλε νέο αίτημα για περαιτέρω πληροφορίες στις 7 Οκτωβρίου 2002. Η απάντηση παρελήφθη με επιστολή στις 21 Νοεμβρίου 2002, η οποία καταχωρίστηκε ως SG(2002) A/11582. Στις 18 Δεκεμβρίου 2002 πραγματοποιήθηκε συνάντηση με τους αντιπροσώπους των Ιταλικών Αρχών.

Η Επιτροπή ζήτησε περισσότερες διευκρινίσεις με επιστολή της στις 22 Ιανουαρίου 2003. Η απάντηση παρελήφθη με την επιστολή της 25ης Μαρτίου 2003, η οποία καταχωρίστηκε ως DG TREN A/16616.

Η Επιτροπή έστειλε μια τελευταία επιστολή στις 27 Μαΐου 2003. Η απάντηση στην επιστολή αυτή παρελήφθη με την επιστολή της 4ης Ιουλίου 2003 (SG A/6389). Οι τελευταίες διευκρινίσεις δόθηκαν μέσω επιστολής της Μόνιμης Αντιπροσωπίας της Ιταλίας στις 17 Ιουλίου 2003 (SG A/6942).

## 2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

### 2.1. Στόχος

Στόχος του σχεδίου είναι να δημιουργηθούν και να εκσυγχρονισθούν οι υποδομές και οι γραμμές στην περιφέρεια έτσι ώστε να βελτιωθεί η απόδοση των εμπορευματικών μεταφορών και να αναπτυχθούν οι συνδυασμένες μεταφορές στον κλάδο αυτόν. Επίσης, σκοπός είναι να μειωθεί η περιβαλλοντική ρύπανση και να βελτιωθεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας εμπορευμάτων.

### 2.2. ΔΙΚΑΙΟΥΧΟΙ

Δικαιούχοι της ενίσχυσης θα είναι ιδιωτικές οντότητες οιοδήποτε κράτους μέλους της ΕΕ που δρουν στον τομέα της μεταφοράς, κυκλοφορίας και διακίνησης εμπορευμάτων (εξαιρουμένης της δραστηριότητάς τους για ίδιο λογαριασμό) με τουλάχιστον μια επιχειρησιακή έδρα στην Περιφέρεια του Friuli Venezia Giulia (γραφεία, πρακτορεία, υποκαταστήματα ή θυγατρικές στην περιοχή). Οι εταιρείες του Δημοσίου θα έχουν επίσης δικαίωμα να λάβουν ενίσχυση για τη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δρομολογίων.

### 2.3. Τύπος και ένταση της ενίσχυσης

Το σχέδιο περιλαμβάνει τα κάτωθι μέτρα:

- α) Κατασκευή χώρων στάθμευσης και εξυπηρέτησης για τα οχήματα οδικών εμπορευματικών μεταφορών, τα οποία είτε είναι υπό διαμετακόμιση είτε εκτελούν τοπικές μεταφορές [άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο α) του σχεδίου νόμου 106/1/A], εγκατάσταση και μετατροπή τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών, όπως και κτήση δικαιωμάτων χρήσης τμημάτων των τερματικών σταθμών που ήδη υπάρχουν, κατασκευή αποθηκών και παροχή του απαιτούμενου εξοπλισμού μεταφόρτωσης [άρθρο 3, παράγραφος 1, στοιχείο β) του σχεδίου νόμου 106/1/A].

Οι πρωτοβουλίες που ανταποκρίνονται στους κάτωθι στόχους θα γίνουν δεκτές για την χορήγηση της ενίσχυσης που προαναφέρθηκε (άρθρο 4, παράγραφος 2 του σχεδίου κανονισμού για την εφαρμογή του άρθρου 7 του σχεδίου νόμου 106/1/A):

- Εξοπλισμένοι χώροι εξυπηρέτησης που καθιστούν τις μεταφορές πιο αποτελεσματικές και διευκολύνουν τη ροή τους.
- Για τους άλλους τύπους ενίσχυσης, η μετατόπιση μεγαλύτερου όγκου κυκλοφορίας από τις οδικές μεταφορές προς εναλλακτικούς τρόπους, όπως οι σιδηροδρομικές και οι θαλάσσιες μεταφορές.
- Για αμφοτέρους τους τύπους ενίσχυσης, θα ληφθεί υπόψη η ικανότητα περάτωσης των έργων εντός των χρονικών ορίων που ορίζονται στην αίτηση και η δημιουργία όσο το δυνατόν λιγότερων περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Οι δικαιούχοι πρέπει να εγγυηθούν την χωρίς διακρίσεις πρόσβαση όλων των μεταφορέων στην υποδομή με δικαίους όρους. Οφείλουν να τηρήσουν την κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τους διαγωνισμούς για την ανάθεση της διαχείρισης των υποδομών σε τρίτους. Η ενίσχυση που θα χορηγηθεί θα καλύψει έως το 30 % των επιλέξιμων δαπανών.

Θα θεωρηθούν επιλέξιμες οι εξής δαπάνες:

- Η αγορά χώρων και οι τεχνικές/γενικές δαπάνες, εντός των ορίων που επιτρέπει η περιφερειακή νομοθεσία για τα δημό-

σια έργα (άρθρο 6, παράγραφος 1 του σχεδίου κανονισμού για την εφαρμογή του άρθρου 7 του σχεδίου νόμου 106/1/A).

- Η αγορά περνοφόρων οχημάτων, εξοπλισμού ανύψωσης, ανέλκυσης και μεταφόρτωσης για να καταστεί η χρηματοδοτούμενη κατασκευή καταλληλότερη για τις συνδυασμένες μεταφορές. Ο εξοπλισμός αυτός πρέπει να επιτρέπει την αλλαγή μεταφορικού μέσου στη μεταβίβαση των μονάδων φόρτωσης από τις οδικές στις σιδηροδρομικές ή/και τις θαλάσσιες μεταφορές.

- β) Εγκατάσταση και αναβάθμιση νέων μηχανογραφικών συστημάτων, τα οποία θα προορίζονται αποκλειστικά για να προσελκύσουν και να εξυπηρετούν νέους τύπους συνδυασμένων μεταφορών [άρθρο 3, παράγραφος 3, στοιχείο α) του σχεδίου νόμου 106/1/A]. Οι αντίστοιχες δαπάνες θα αφορούν: τηλεματικά συστήματα παρακολούθησης του στόλου, συστήματα εντός των οχημάτων για τη συνεχή παρακολούθηση της κατάστασης του οχήματος και του χειρισμού του, συστήματα διαχείρισης των επικοινωνιών μεταξύ των συστημάτων παρακολούθησης στο έδαφος και των αντίστοιχων εντός των οχημάτων. Τα συστήματα αυτά πρέπει να αποβλέπουν στη βελτιστοποίηση της τηλεματικής διαχείρισης μέσω υπολογιστή των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών. Η ενίσχυση που θα χορηγηθεί θα καλύψει έως το 30 % των επιλέξιμων δαπανών.

- γ) Αγορά νέου εξοπλισμού ειδικά σχεδιασμένου για τις συνδυασμένες μεταφορές: ημιρυμουλκούμενα, ανταλασσόμενα αμαξώματα, εμπορευματοκιβώτια και εξοπλισμός μεταφόρτωσης [άρθρο 3, παράγραφος 3, στοιχείο β)]. Τα εμπορευματοκιβώτια θαλάσσιων μεταφορών ISO της σειράς 1 μπορούν να τύχουν χρηματοδότησης. Η ενίσχυση που θα χορηγηθεί θα καλύψει έως το 30 % των επιλέξιμων δαπανών.

- δ) Αγορά νέου εξοπλισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών στους λιμένες, καθώς και σκαφών υψηλότερων προτύπων ασφάλειας και περιβαλλοντικών προτύπων από τα πρότυπα που ισχύουν σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο (ρυμουλκά, ρυμουλκά ώθησης, ρυμουλκούμενες φορηγίδες και πλοηγίδες). Τα σκάφη θα χρησιμοποιούνται για την αποκλειστική εξυπηρέτηση και συνδρομή στην πρόσδεση των πλοίων κατά την είσοδό τους σε εμπορικές περιοχές ή σε λιμένες τους ή κατά την έξοδό τους, εξαιρουμένων των γενικών δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών, βελτιώνοντας έτσι την ασφάλεια/την περιβαλλοντική προστασία της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Η ενίσχυση θα περιοριστεί αυστηρά στην κάλυψη του 30 % κατ' ανώτατο όριο του έκτακτου κόστους που θα επιφέρει η επιδίωξη των στόχων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, οι οποίοι είναι πιο αυστηροί από εκείνους που ισχύουν σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο. Η υποχρέωση αυτή θα εξασφαλισθεί με κατάλληλη αυτοπιστοποίηση και δειγματοληπτικούς ελέγχους σύμφωνα με την περιφερειακή νομοθεσία περί υπευθυνότητας των δαπανών.

- ε) Αγορά νέων οδικών ελκυστήρων οι οποίοι θα ανταποκρίνονται σε τεχνικά πρότυπα εκπομπών και ασφαλείας αυστηρότερα από εκείνα που ισχύουν σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο (άρθρο 3, παράγραφος 5 του σχεδίου νόμου 106/1/A). Στην περίπτωση αυτή αποκλείονται τα πρότυπα που έχουν ήδη εγκριθεί αλλά δεν έχουν τεθεί ακόμη σε ισχύ. Η ενίσχυση θα καλύψει έως το 30 % (40 % για τις ΜΜΕ) του πρόσθετου κόστους που θα προκύψει έτσι ώστε να υπάρχει συμμόρφωση προς τα αυστηρότερα πρότυπα που προαναφέρθηκαν.

στ) Ενίσχυση για την έναρξη νέων σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δρομολογίων. Οι δικαιούχοι θα είναι οντότητες (δημόσιες ή ιδιωτικές) που δρουν στον τομέα διακίνησης εμπορευμάτων, για μια μέγιστη περίοδο τριών ετών για τη δημιουργία νέων εμπορευματικών σιδηροδρομικών δρομολογίων τα οποία θα έχουν ένα κομβικό σημείο σε εμπορικούς λιμένες ή πολυτροπικούς τερματικούς σταθμούς στη δεδομένη περιφέρεια και για τη δημιουργία νέων ακτοπλοϊκών δρομολογίων τα οποία θα έχουν ως αφητηρία ή τελικό προορισμό τους εμπορικούς λιμένες στο Friuli-Venezia Giulia (άρθρο 8 του σχεδίου νόμου 106/1/A).

Η χορήγηση της ενίσχυσης θα πραγματοποιηθεί εκ των υστέρων και θα ανέλθει σε 30 % κατ' ανώτατο όριο του πραγματικού κόστους<sup>(1)</sup> που θα προκύψει για τους δικαιούχους κατά το πρώτο έτος. Η ενίσχυση θα μειωθεί στο 20 % κατ' ανώτατο όριο το δεύτερο έτος και στο 10 % το τρίτο έτος.

Οι δικαιούχοι θα είναι υποχρεωμένοι να τιμολογήσουν τη χρήση των νέων αυτών δρομολογίων κατά τρόπο ανάλογο προς την ένταση της ενίσχυσης που θα λάβουν (άρθρο 5, παράγραφος 2 του σχεδίου κανονισμού για την εφαρμογή του άρθρου 7 του σχεδίου νόμου 106/1/A).

#### 2.4. Διαδικασία

Για να εξασφαλισθεί όσο η το δυνατόν μεγαλύτερη δημοσιότητα του σχεδίου, θα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Περιφέρειας και θα περιληφθεί περιληπτικό σημείωμα σε δύο τουλάχιστον ημερήσιες εφημερίδες, μιας από τις οποίες θα είναι εθνικής κυκλοφορίας (άρθρο 3 του σχεδίου κανονισμού για την εφαρμογή του άρθρου 7 του σχεδίου νόμου 106/1/A).

#### 2.5. Προϋπολογισμός και διάρκεια της ενίσχυσης

Το σχέδιο θα εφαρμοσθεί επί τρία χρόνια αφού προηγουμένως το εγκρίνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή. Ο προϋπολογισμός του θα ανέλθει σε 1 549 370,70 EUR (3 δις ιταλικές λιρέτες) σε διάστημα τριών ετών.

### 3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ

#### 3.1. Ύπαρξη ενίσχυσης

Με βάση το προτεινόμενο σχέδιο, οι δικαιούχοι που θα επιλεγούν θα λάβουν κρατικές εισφορές για το κόστος που θα προκύψει από τις επενδύσεις τους στις συνδυασμένες μεταφορές, σε οδικό και θαλάσσιο εξοπλισμό, στην κατασκευή οδικών χώρων στάθμευσης και εξυπηρέτησης, στην εγκατάσταση τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών και στη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δρομολογίων. Ωστόσο, άλλες επιχειρήσεις, της χώρας ή άλλων κρατών μελών, οι οποίες δρουν στο ίδιο πεδίο δεν θα λάβουν τις εισφορές αυτές. Τα μέτρα ενισχύουν επομένως τη θέση ανταγωνισμού των δικαιούχων έναντι άλλων μεταφορέων που δρουν στο ενδοκοινοτικό εμπόριο.

<sup>(1)</sup> Διαφορά μεταξύ του κόστους που θα προκύψει και των εσόδων του δικαιούχου από τη δημιουργία του δρομολογίου για το οποίο θα χορηγηθεί η ενίσχυση.

Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι το σχέδιο ενισχύσεων που κοινοποιήθηκε συνιστά κρατική ενίσχυση υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 1 και άρα, κατ' αρχήν, απαγορεύεται εκτός εάν μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμο με την κοινή αγορά με βάση κάποια από τις εξαιρέσεις που προβλέπει η συνθήκη ή το παράγωγο δίκαιο.

#### 3.2. Εξαιρέση των ενισχύσεων

Το άρθρο 87, παράγραφος 3, σημείο γ) ορίζει ότι μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά οι ενισχύσεις για την προώθηση της ανάπτυξης ορισμένων οικονομικών δραστηριοτήτων ή οικονομικών περιοχών, εφόσον δεν αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών κατά τρόπο που να αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Η ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών και δραστηριοτήτων που συντελούν στη μείωση της οδικής συμφόρησης είναι προς το κοινό συμφέρον υπό την έννοια του άρθρου 87, παράγραφος 3, σημείο γ) της συνθήκης. Το άρθρο 87, παράγραφος 3, σημείο γ) της συνθήκης είναι επομένως η κατάλληλη νομική βάση για την ανάλυση του σχεδίου ενίσχυσης που κοινοποιήθηκε.

Χρειάζεται επομένως να επαληθευθεί εάν πληρούνται οι απαιτήσεις του άρθρου 87, παράγραφος 3, σημείο γ) της συνθήκης.

— Κατασκευή χώρων στάθμευσης και εξυπηρέτησης και εγκατάσταση τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών

Η δημιουργία χώρων στάθμευσης και εξυπηρέτησης για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές θα έχει άμεση επίπτωση στη ροή της κυκλοφορίας με τη μείωση των ατέρμονων σειρών φορτηγών που σταθμεύουν κατά μήκος των κανονικών οδών. Με την ενίσχυση θα μειωθούν η ρύπανση που προκαλείται από την οδική μεταφορά εμπορευμάτων και οι επιπτώσεις της στο περιβάλλον.

Η εγκατάσταση τερματικών σταθμών συνδυασμένων μεταφορών θα ενθαρρύνει τη χρήση των σιδηροδρομικών και άλλων μεταφορών που είναι πιο φιλική προς το περιβάλλον και θα καταστήσει αυτούς τους τρόπους μεταφοράς ανταγωνιστικούς έναντι των οδικών μεταφορών. Η ανάπτυξη τέτοιων δραστηριοτήτων είναι επομένως προς το κοινό συμφέρον.

Η σχεδιαζόμενη κρατική εισφορά κρίνεται επομένως αναγκαία για να δοθεί το έναυσμα για επενδύσεις και για να διευκολυνθεί η υλοποίηση των έργων που είναι προς το κοινοτικό συμφέρον.

Η Επιτροπή θεωρεί συνήθως συμβιβάσιμες με την αγορά τις ενισχύσεις που ανέρχονται έως το 50 % των επιλέξιμων δαπανών. Η ένταση της προγραμματιζόμενης ενίσχυσης, η οποία είναι 30 %, είναι πολύ χαμηλότερη από το όριο αυτό. Το ύψος της είναι δεόντως δικαιολογημένο και μπορεί να θεωρηθεί ανάλογο του ποσού που χρειάζεται για την υλοποίηση των έργων.

Οι διατάξεις του σχεδίου εγγυώνται την χωρίς διακρίσεις διαχείριση της υποδομής. Η ίδια η Ιταλία δεσμεύθηκε να τηρήσει την κοινοτική νομοθεσία σχετικά με τους διαγωνισμούς για την ανάθεση της διαχείρισης των υποδομών σε τρίτους.

Τέλος, η Ιταλία υποχρεούται να αναλύσει τις υπάρχουσες και τις μελλοντικές προοπτικές των ροών κυκλοφορίας πριν χορηγήσει την ενίσχυση, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι δεν θα δημιουργηθεί ασκόπως νόθευση του ανταγωνισμού.

Η Επιτροπή καταλήγει λοιπόν ότι η προτεινόμενη ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβιβάσιμη σύμφωνα με το άρθρο 87, παράγραφος 3, σημείο γ) της συνθήκης διότι δεν νοθεύει τον ανταγωνισμό αντίθετα προς το κοινό συμφέρον.

— *Τοποθέτηση και εκσυγχρονισμός μηχανογραφικών συστημάτων αγορά εξοπλισμού σχεδιασμένου για τις συνδυασμένες μεταφορές*

Σύμφωνα με τη θεσμοθετημένη πρακτική, η Επιτροπή κρίνει ότι οι κρατικές ενισχύσεις για επενδύσεις σε συστήματα πληροφορικής και οι ενισχύσεις για εξοπλισμό συνδυασμένων μεταφορών πρέπει επίσης να αξιολογηθεί βάσει του άρθρου 87, παράγραφος 3 της συνθήκης (2).

Η Επιτροπή κρίνει ότι η ένταση της προτεινόμενης ενίσχυσης συντελεί στην ανάπτυξη του τομέα των συνδυασμένων μεταφορών χωρίς να θίγει τους όρους συναλλαγών αντίθετα προς το κοινό συμφέρον.

Η Επιτροπή θεωρεί ότι η τοποθέτηση και ο εκσυγχρονισμός μηχανογραφικών συστημάτων, καθώς και η αγορά εξοπλισμού συνδυασμένων μεταφορών, δεν θίγουν τις συναλλαγές αντίθετα προς το κοινό συμφέρον, καλύπτονται μάλιστα από το άρθρο 87, παράγραφος 3, σημείο γ) της συνθήκης (3).

— *Αγορά νέου εξοπλισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας των θαλάσσιων μεταφορών στους λιμένες και αγορά νέων οδικών ελκυστήρων*

Σύμφωνα με το άρθρο 9 του κανονισμού (ΕΚ) 1540/98 του Συμβουλίου της 29ης Ιουνίου 1998 περί των νέων κανόνων ενίσχυσης της ναυπηγικής βιομηχανίας (4), οι ενισχύσεις με σκοπό την κάλυψη δαπανών στις οποίες υποβάλλονται επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη ναυπήγηση, τη μετατροπή ή την επισκευή πλοίων για την προστασία του περιβάλλοντος μπορούν να θεωρηθούν συμβιβάσιμες με την κοινή αγορά εφόσον τηρούν τους κανόνες που προβλέπουν οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος (στο εξής «κατευθυντήριες γραμμές»).

Η ενίσχυση θα περιοριστεί αυστηρά στην κάλυψη του 30 % κατ' ανώτατο όριο του έκτακτου κόστους που θα επιφέρει η επιδίωξη των στόχων ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος, οι

οποίοι είναι πιο αυστηροί από εκείνους που ισχύουν σε εθνικό ή κοινοτικό επίπεδο. Συνεπώς, πληρούνται οι διατάξεις των παραγράφων 29 και 37 των κατευθυντηρίων γραμμών.

Όσον αφορά την αγορά νέων οδικών ελκυστήρων, πρέπει να σημειωθεί ότι η χορήγηση ενίσχυσης για την αγορά νέων οχημάτων μπορεί να επιτραπεί εφόσον ένα τέτοιο κίνητρο αποβλέπει στην επιδίωξη γενικών στόχων περιβαλλοντικής προστασίας ή ασφάλειας και εφόσον αποτελεί στην πραγματικότητα αντιστάθμιση του κόστους που προκύπτει από την εφαρμογή τεχνικών προτύπων υψηλότερων από εκείνα που ορίζει η εθνική ή η κοινοτική νομοθεσία.

Οι επιλέξιμες δαπάνες που προβλέπονται στο άρθρο 3, παράγραφος 5 του σχεδίου νόμου 106/1/A περιορίζονται στο επιπλέον επενδυτικό κόστος που απαιτείται για να επιτευχθούν περιβαλλοντικοί στόχοι αυστηρότεροι εκείνων που ισχύουν σήμερα με βάση την εθνική ή την κοινοτική νομοθεσία. Η προγραμματιζόμενη ενίσχυση δεν θα υπερβεί σε καμμία περίπτωση το ανώτατο όριο που ορίζεται στην παράγραφο 29 (30 %) και στην παράγραφο 35 (10 % πριμοδότηση για τις ΜΜΕ) των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος (5).

— *Ενίσχυση για τη δημιουργία νέων σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δρομολογίων*

Η Επιτροπή σημειώνει ότι η ενίσχυση για τη χρηματοδότηση νέων σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δρομολογίων μικρών αποστάσεων αποτελεί λειτουργική ενίσχυση, η οποία είναι κατ' αρχήν μη συμβιβάσιμη με τη συνθήκη (6). Αυτός ο τύπος ενίσχυσης μπορεί να επιτραπεί μόνον ως εξαιρετικό μέτρο (7).

Η Λευκή Βίβλος για την πολιτική μεταφορών (8) ενθαρρύνει τη χρήση των σιδηροδρομικών και άλλων τρόπων μεταφοράς φιλικών προς το περιβάλλον έτσι ώστε να καταστούν ανταγωνιστικοί έναντι των οδικών μεταφορών. Επίσης, στην ανακοίνωσή της για την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων (9), η Επιτροπή τονίζει το ρόλο των θαλάσσιων μεταφορών στην προώθηση της ασφαλούς και διαρκούς κινητικότητας, η οποία ενισχύει τη συνοχή της Ένωσης και βελτιώνει την απόδοση των μεταφορών μέσω της διατροφικότητας.

Ωστόσο, η Επιτροπή πρέπει να αρκεσθεί στην υπόθεση ότι το μέτρο αυτό δεν θα οδηγήσει σε νόθευση του ανταγωνισμού αντίθετη προς το κοινό συμφέρον, ακόμη και εάν ο στόχος της προγραμματιζόμενης λειτουργικής ενίσχυσης συμβαδίζει με την πολιτική της Επιτροπής που αποβλέπει σε καλύτερο καταμερισμό της κυκλοφορίας μεταξύ τρόπων μεταφοράς.

(2) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 4ης Μαΐου 1999, C 21/98 – Ιταλία (EE L 227 της 28.8.1999, σ. 12)· απόφαση της Επιτροπής της 8ης Ιουλίου 1999, N 121/99 — Αυστρία (EE C 245 της 28.8.1999, σ. 2)· απόφαση της Επιτροπής της 26ης Οκτωβρίου 1999, N 293/99 — Βέλγιο (VIK) (EE C 55 της 26.2.2000, σ. 11).

(3) Βλέπε απόφαση της Επιτροπής της 9ης Δεκεμβρίου 1998, N 598/98 — Κάτω Χώρες (EE C 29 της 4.2.1999, σ. 13)· απόφαση της Επιτροπής της 4ης Μαΐου 1999, C 21/98 — Ιταλία (EE L 227 της 28.8.1999, σ. 12)· απόφαση της Επιτροπής της 8ης Ιουλίου 1999, N 121/99 — Αυστρία (EE C 245 της 28.8.1999, σ. 2)· απόφαση της Επιτροπής της 26ης Οκτωβρίου 1999, N 293/99 — Βέλγιο (VIK) (EE C 55 της 26.2.2000, σ. 11).

(4) EE L 202 της 18.7.1998.

(5) EE C 37 της 3.2.2001, σ. 3.

(6) Βλέπε ιδίως τις αποφάσεις κίνησης της διαδικασίας του άρθρου 88, παράγραφος 2 στην υπόθεση C 2/97 της 20ής Ιανουαρίου 1997 (EE C 93 της 22.3.1997) και της υπόθεσης C 21/98 της 4ης Μαΐου 1999 (EE C 227 της 28.8.1999).

(7) Βλέπε τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την προστασία του περιβάλλοντος (EE C 72 της 10.3.1994)· τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές περιφερειακές ενισχύσεις (EE C 74 της 10.3.1998)· τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στο γεωργικό τομέα (EE C 28 της 1.1.2000).

(8) Λευκή Βίβλος· Η ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών. COM(2001) 370.

(9) EE C 37 της 3.2.2001.

Στο παρόν στάδιο, η Επιτροπή έχει επιφυλάξεις ως προς την εγγύηση που παρέχουν οι ρυθμίσεις εφαρμογής ότι το μέτρο είναι και αναγκαίο και αυστηρά ανάλογο της στορφής εμπορευμάτων από τις οδικές προς άλλους τρόπους μεταφοράς φιλικούς προς το περιβάλλον. Οι αμφιβολίες της Επιτροπής αφορούν συγκεκριμένα τα εξής σημεία:

#### Τη βιωσιμότητα της ενίσχυσης

Εκτός από τα εθνικά δρομολόγια, το μέτρο πρόκειται να ενθαρρύνει τη δημιουργία δρομολογίων μεταξύ της συγκεκριμένης περιφέρειας και της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Η Επιτροπή κρίνει ότι, για να είναι βιώσιμο το έργο μακροπρόθεσμα, οι Ιταλικές Αρχές πρέπει να εξασφαλίσουν ότι θα έχουν την υποστήριξη των Αρχών των αντιστοιχών χωρών.

Ο δικαιούχος έχει την υποχρέωση να τιμολογήσει τη χρήση των νέων δρομολογίων κατά τρόπο ανάλογο προς την ένταση της ενίσχυσης που θα λάβει. Η υποχρέωση όμως αυτή δεν φαίνεται να επαρκεί για να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα των έργων στο μέλλον.

#### Αναλογικότητα

Η προγραμματιζόμενη ενίσχυση έντασης 30 % του πραγματικού κόστους (διαφορά μεταξύ του κόστους που θα προκύψει και των εσόδων του δικαιούχου από τη δημιουργία του δρομολογίου για το οποίο θα χορηγηθεί η ενίσχυση) δεν εγγυάται ότι θα τηρηθεί το σύνθημα <sup>(10)</sup> ανώτατο όριο ενίσχυσης του 30 % των επιλέξιμων δαπανών.

#### Μη άσκοπη νόθευση του ανταγωνισμού

Η προγραμματιζόμενη ενίσχυση δεν πρέπει να οδηγήσει σε άσκοπη εκτροπή των ροών κυκλοφορίας προς γειτονικούς λιμένες ή προς διατροφικά δρομολόγια που ήδη υπάρχουν. Δηλαδή να μην προσελκυσθεί κυκλοφορία η οποία είναι ήδη διατροφική. Προς το παρόν, το προγραμματιζόμενο σχέδιο ενίσχυσης δεν προσφέρει κατάλληλες εγγυήσεις στο θέμα αυτό.

Επίσης, το σχέδιο δεν περιλαμβάνει μηχανισμούς που να εγγυώνται αποδεκτό επίπεδο νόθευσης του ανταγωνισμού από το μέτρο.

Τέλος, η Επιτροπή κρίνει ότι η διαφάνεια και η ισότητα μεταχείρισης των μεταφορέων δεν είναι εξασφαλισμένη. Δεν φαίνεται να αρκεί η δημοσίευση του μέτρου στην Επίσημη Εφημερίδα της Περιφέρειας και η περιληψή του σε τουλάχιστον δύο ημερήσιες εφημερίδες, η μια από τις οποίες είναι εθνικής κυκλοφορίας.

Με βάση όσα προαναφέρθηκαν, η Επιτροπή έχει αμφιβολίες όσον αφορά το συμβιβασμό της λειτουργικής ενίσχυσης για την έναρξη σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δρομολογίων με το άρθρο 87, παράγραφος 3, στοιχείο γ) της συνθήκης.

<sup>(10)</sup> Μέγιστη ένταση ενίσχυσης που ορίζεται στην πρόταση για το πρόγραμμα Marco Polo COM(2002) 54 τελικό, 4.2.2002· C 65/00 — Γαλλία «Ενίσχυση για την έναρξη θαλάσσιων δρομολογίων» (EE C 37 της 3.2.2001).

## ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

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

### I. PROCEDIMENTO

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

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

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

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

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

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

### II. DESCRIZIONE DELL'AUTO

#### II.1. Scopo

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



## II.2. Beneficiari dell'aiuto

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

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

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

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

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

## II.4. Tipologia ed intensità degli aiuti

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Saranno considerate ammissibili le seguenti spese:

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

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

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

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

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

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

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

21. Sono considerate ammissibili le spese per:

Dotazioni per gli interventi antinquinamento, costituite da:

— adeguata scorta di panne galleggianti «on-board» atte a delimitare sbandimenti 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 m<sup>3</sup>/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 <sup>(1)</sup>. 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);

<sup>(1)</sup> 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<sup>(12)</sup> 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.

<sup>(12)</sup> 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<sup>(13)</sup>. 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<sup>(14)</sup>, 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<sup>(15)</sup> 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.

<sup>(13)</sup> 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).

<sup>(14)</sup> GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

<sup>(15)</sup> 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 <sup>(16)</sup>.

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 <sup>(17)</sup>.

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 <sup>(18)</sup>, gli aiuti agli investimenti in unità per il trasporto combinato possono essere autorizzati qualora ricorrono 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.

<sup>(17)</sup> 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).

<sup>(18)</sup> 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.

<sup>(16)</sup> 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 <sup>(19)</sup>.

— *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 <sup>(20)</sup>, 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.

<sup>(19)</sup> 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.

<sup>(20)</sup> 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 <sup>(21)</sup>.

— *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 <sup>(22)</sup>. Aiuti di questo genere possono essere autorizzati solo a titolo eccezionale <sup>(23)</sup>.

83. Il Libro bianco sulla politica dei trasporti <sup>(24)</sup> 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 <sup>(25)</sup>, 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:

<sup>(21)</sup> GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

<sup>(22)</sup> 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).

<sup>(23)</sup> 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).

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

<sup>(25)</sup> 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 <sup>(26)</sup> 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.»

---

<sup>(26)</sup> 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).



**Ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας εξέτασης όσον αφορά τους φραγμούς στο εμπόριο, κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3286/94 του Συμβουλίου, που συνίσταται σε μέτρα που επιβλήθηκαν και σε εμπορικές πρακτικές τις οποίες ακολουθεί η Δημοκρατία της Τουρκίας σε σχέση με το εμπόριο φαρμακευτικών προϊόντων**

(2003/C 311/04)

Στις 9 Οκτωβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε καταγγελία βάσει του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3286/94 <sup>(1)</sup> (εφεξής «ο κανονισμός»).

### 1. ΚΑΤΑΓΓΕΛΩΝ

Η καταγγελία υποβλήθηκε από την EFPIA (European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations) εξ ονόματος εταιρειών κράτους μέλους που εξάγουν ή επιθυμούν να εξάγουν στη Δημοκρατία της Τουρκίας τα προϊόντα που καλύπτει η καταγγελία. Η EFPIA είναι μια ένωση μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα η οποία έχει ως στόχο να προωθήει τα συμφέροντα της φαρμακευτικής βιομηχανίας και να ενεργεί για λογαριασμό της κατά την επιδίωξη των επιστημονικών, τεχνικών, οικονομικών και νομικών στόχων της.

### 2. ΠΡΟΪΟΝΤΑ

Τα εν λόγω προϊόντα είναι φαρμακευτικά προϊόντα που υπάγονται στις κλάσεις της Συνδυασμένης Ονοματολογίας: 2936-2939, 2941 και 3001-3006.

Εντούτοις, η εξέταση την οποία ξεκινά η Επιτροπή μπορεί επίσης να καλύπτει άλλα προϊόντα, ειδικότερα τα προϊόντα για τα οποία τα ενδιαφερόμενα μέρη που θα αναγγελθούν εντός των προθεσμιών που αναφέρονται κατωτέρω (βλ. τμήμα 8) μπορούν να αποδείξουν ότι επηρεάζονται από τις εν λόγω πρακτικές.

### 3. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Η καταγγελία αφορά τους φραγμούς στο εμπόριο που οφείλονται, κατά τους ισχυρισμούς, στις τουρκικές πρακτικές και στα μέτρα και οδηγούν σε έλλειψη διαφάνειας, διακριτική εφαρμογή του συστήματος εισαγωγών, πωλήσεων και εμπορίας φαρμακευτικών προϊόντων, καθώς και στην εισαγωγή διακρίσεων κατά την τιμολόγηση και τις διαδικασίες εγκρίσεως φαρμακευτικών προϊόντων και κυκλωμάτων διανομής. Ο καταγγέλλων διαπιστώνει επίσης ότι δεν υπάρχει προστασία των εμπορικά ευαίσθητων στοιχείων που υποβάλλονται ως μέρος της διαδικασίας εγκρίσεως της εμπορίας.

### 4. ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΦΡΑΓΜΩΝ ΣΤΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Η EFPIA ισχυρίζεται ότι οι τουρκικές πρακτικές που αναφέρονται στο τμήμα 3 αποτελούν φραγμούς στο εμπόριο κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού. Αυτές οι πρακτικές είναι οι ακόλουθες:

<sup>(1)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 3286/94 του Συμβουλίου της 22ας Δεκεμβρίου 1994 που καθορίζει κοινοτικές διαδικασίες στον τομέα της κοινής εμπορικής πολιτικής για να διασφαλιστεί η άσκηση των δικαιωμάτων της Κοινότητας στο πλαίσιο των κανόνων του διεθνούς εμπορίου, ιδίως αυτών που έχουν θεσπιστεί στο πλαίσιο του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου (ΕΕ L 349 της 31.12.1994, σ. 71). Κανονισμός όπως τροποποιήθηκε από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 356/95 (ΕΕ L 41 της 23.2.1995, σ. 3).

#### α) Διακριτική εφαρμογή του καθεστώτος εισαγωγών, πωλήσεων και εμπορίας φαρμακευτικών προϊόντων καθώς και του καθεστώτος για τον καθορισμό των τιμών αγοράς, τον καθορισμό των περιθωρίων και επιστροφής, των απαιτήσεων τοπικής παραγωγής και διανομής

Ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι στη Δημοκρατία της Τουρκίας υπάρχουν διακρίσεις στη νομοθεσία και στην πρακτική κατά την εφαρμογή του συστήματος εισαγωγών, πωλήσεων και εμπορίας, καθώς και των διαδικασιών εγκρίσεως της εμπορίας και της διανομής φαρμακευτικών προϊόντων καθώς και στο καθεστώς τιμολόγησης και επιστροφής σε βάρος των εισαγόμενων φαρμάκων. Σύμφωνα με την καταγγελία αυτό οδηγεί σε δυσμενή μεταχείριση των εισαγόμενων φαρμακευτικών προϊόντων σε σύγκριση με τα τοπικά παραγόμενα νέα φάρμακα κοινόχρηστης ονομασίας και σε προνόμια στο καθεστώς επιστροφής που προορίζεται για τα τουρκικά προϊόντα.

Η EFPIA ισχυρίζεται ότι αυτές οι πρακτικές παραβιάζουν το άρθρο I της GATT 1994 (αρχή του μάλλον ευνοουμένου έθνους), το άρθρο III.4 της GATT 1994 (αρχή εθνικής μεταχείρισης), το άρθρο X.1 της GATT 1994 (διαφάνεια και δημοσίευση νόμων και κανονισμών) και τα άρθρα 2.1 και 2.2 της συμφωνίας Τεχνικών Φραγμών στο Εμπόριο (TBT) (εφαρμογή τεχνικών κανονισμών). Επιπλέον, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι οι τουρκικές εμπορικές πρακτικές και τα μέτρα παραβιάζουν το άρθρο XI.1 (δεν επιτρέπονται οι απαγορεύσεις) και το άρθρο 2 της συμφωνίας TRIMs (απαγόρευση επενδυτικών μέτρων σε σχέση με το εμπόριο που παραβιάζουν τα άρθρα III και XI της GATT).

#### β) Άλλοι φραγμοί στο εμπόριο

Οι άλλοι φραγμοί στο εμπόριο, κατά τους ισχυρισμούς, αφορούν την έλλειψη προστασίας για τα ευαίσθητα από εμπορικής πλευράς στοιχεία που υποβάλλονται στο πλαίσιο της διαδικασίας εγκρίσεως της εμπορίας. Η EFPIA προβάλλει τον ισχυρισμό ότι αυτό ισοδυναμεί με προφανή παραβίαση του άρθρου 39.3 της συμφωνίας για τις εμπορικές πτυχές των δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας (συμφωνία TRIP).

Τέλος, ο καταγγέλλων ισχυρίζεται ότι, από κοινού, ο επιπτώσεις των διαφόρων αυθαίρετων ρυθμιστικών πρακτικών και διακρίσεων και η έλλειψη διαφάνειας ισοδυναμούν με παραβίαση των υποχρεώσεων της Τουρκίας στο πλαίσιο του άρθρου XXIII.1 β) της GATT 1994.

Με βάση τις διαθέσιμες πληροφορίες για τα γεγονότα και τα αποδεικτικά στοιχεία που υποβλήθηκαν, η Επιτροπή πιστεύει ότι υπάρχουν επαρκή εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία για το ότι τα τουρκικά μέτρα και οι ανωτέρω πρακτικές, και ειδικότερα η διακριτική εφαρμογή του καθεστώτος εισαγωγών, πωλήσεων και εμπορίας φαρμακευτικών προϊόντων καθώς και των μέτρων και περιθωρίων διανομής και εμπορίας, εισάγουν διακρίσεις έναντι των εισαγόμενων προϊόντων και έτσι φαίνεται ότι είναι αντίθετα από τα προαναφερθέντα άρθρα.

## 5. ΙΣΧΥΡΙΣΜΟΣ ΠΕΡΙ ΔΥΣΜΕΝΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΥΝΑΛΛΑΓΕΣ ΣΥΝΕΠΕΙΩΝ

Η ΕΦΡΙΑ προβάλλει τον ισχυρισμό ότι τα μέλη της υφίστανται τις δυσμενείς εμπορικές συνέπειες κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 4 του κανονισμού και ότι απειλούνται να επηρεαστούν δυσμενώς στο προσεχές μέλλον.

Οι δυσμενείς επιπτώσεις που έχουν για το εμπόριο οι τουρκικές αδιαφανείς πρακτικές και η νομοθεσία που εισάγουν διακρίσεις και περιορίζουν τις συναλλαγές αποδεικνύονται από τις απώλειες επί των πωλήσεων και των εσόδων λόγω κυρίως των συστημάτων τιμολόγησης και επιστροφής που εφαρμόζονται με διακρίσεις. Επιπλέον, άλλες συνέπειες οφείλονται στις απαιτήσεις τοπικής παραγωγής που προϋποθέτουν σοβαρό κόστος για την ευρωπαϊκή φαρμακευτική βιομηχανία και στη μείωση της ανταγωνιστικότητας λόγω της αδυναμίας της να επιτύχει οικονομίες κλίμακας. Αυτό έχει σημαντικές συνέπειες που συνίστανται σε απώλειες των επενδύσεων, των φορολογικών εσόδων και της απασχόλησης λόγω της υποχρεωτικής εγκατάστασης της παραγωγής στην Τουρκία.

Επίσης τα αποδεικτικά στοιχεία που υποβλήθηκαν σχετικά με τις εμπορικές ζημιές αφορούν άλλες συνέπειες αυτών των φραγμών δεδομένου ότι οι τουρκικές επιχειρήσεις κάνουν καταχρηστική χρήση των στοιχείων που αναπτύσσουν οι κοινοτικές επιχειρήσεις, τα οποία εν συνεχεία χρησιμοποιούν για την έγκριση παραγωγής και εμπορίας αντιγράφων νέων προϊόντων.

Φαίνεται επομένως ότι αυτές οι πληροφορίες αποτελούν εκ πρώτης όψεως επαρκή στοιχεία που αποδεικνύουν τις δυσμενείς εμπορικές συνέπειες κατά την έννοια του άρθρου 2 παράγραφος 4 του κανονισμού.

## 6. ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑΣ

Η φαρμακευτική βιομηχανία είναι ένας σημαντικός εργοδότης στην ΕΕ: το 2001 ο τομέας απασχολούσε περίπου 580 000 άτομα. Οι εξαγωγές αποτελούν ένα σημαντικό στοιχείο του κύκλου εργασιών αυτής της βιομηχανίας, δηλαδή περίπου το 19 %.

Σχετικά με αυτό, φαίνεται σημαντικό να διασφαλιστεί η ίση μεταχείριση της φαρμακευτικής βιομηχανίας της ΕΕ στις ταχέως αναπτυσσόμενες αγορές τρίτων χωρών όπως η Τουρκία, με την εξάλειψη των φραγμών στο εμπόριο. Επιπλέον, είναι επίσης σημαντικό να εξασφαλιστεί το ότι οι εμπορικοί εταίροι της ΕΕ συμμορφούνται πλήρως με τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο των συμφωνιών του ΠΟΕ. Είναι επίσης προς το συμφέρον της Κοινότητας να εξασφαλίσει την ορθή εφαρμογή της συμφωνίας τελωνειακής ένωσης ΕΚ-Τουρκίας, η οποία καθιερώνει μια ιδιαίτερα στενή σχέση μεταξύ της ΕΕ και της Τουρκίας. Πολλά από τα ζητήματα που θίγονται σ'

αυτήν την καταγγελία για φραγμούς στο εμπόριο έχουν ήδη αποτελέσει αντικείμενο συζητήσεων στο πλαίσιο της μικτής επιτροπής τελωνειακής ένωσης ΕΚ-Τουρκίας, της επιτροπής σύνδεσης ΕΚ-Τουρκίας και του Συμβουλίου σύνδεσης ΕΚ-Τουρκίας, παρόλο που δεν βρέθηκε μέχρι σήμερα ικανοποιητική λύση. Κατά τη διάρκεια της παρούσας έρευνας, η Επιτροπή θα εξακολουθήσει να επιδιώκει μια λύση για τα εμπόδια πρόσβασης στην αγορά μέσω του διμερούς διαλόγου, λαμβάνοντας επίσης υπόψη τις υποχρεώσεις που ανέλαβε η Τουρκία στο πλαίσιο της συμφωνίας τελωνειακής ένωσης ΕΚ-Τουρκίας.

Υπό αυτές τις περιστάσεις, θεωρείται ότι είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας να αρχίσει διαδικασία εξέτασης.

## 7. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

Αφού αποφάσισε, κατόπιν διαβουλεύσεων με τη συμβουλευτική επιτροπή που συστάθηκε βάσει του κανονισμού, ότι υπάρχουν επαρκή αποδεικτικά στοιχεία που δικαιολογούν την έναρξη διαδικασίας εξέτασης για τις νομικές και πραγματικές πτυχές της υπόθεσης, και ότι αυτή η διαδικασία είναι προς το συμφέρον της Κοινότητας, η Επιτροπή άρχισε εξέταση σύμφωνα με το άρθρο 8 του κανονισμού.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να αναγγελθούν και να γνωστοποιήσουν τις απόψεις τους γραπτώς για συγκεκριμένα θέματα που θίγονται στην καταγγελία, υποβάλλοντας αποδεικτικά στοιχεία.

Επιπλέον, η Επιτροπή θα προβεί σε ακρόαση των μερών που θα το ζητήσουν γραπτώς όταν αναγγελθούν, υπό την προϋπόθεση ότι το αποτέλεσμα της διαδικασίας τα αφορά πρωτίστως.

Η παρούσα ανακοίνωση δημοσιεύεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού.

## 8. ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ

Κάθε πληροφορία σχετικά με το θέμα αυτό και κάθε αίτηση για ακρόαση πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός 30 ημερών από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας ανακοίνωσης και πρέπει να αποσταλούν γραπτώς στην εξής διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
Γενική Διεύθυνση Εμπορίου  
Mr. Ignacio García Bercero, ΓΔ Εμπορίου D.3  
CHAR 9/74  
B-1049 Βρυξέλλες  
Φαξ (32-2) 299 32 64

**Αίτηση για τη χορήγηση αρνητικής πιστοποίησης/Κοινοποίηση σύμφωνα με το έντυπο A/B****Υπόθεση COMP/D1/38.827**

(2003/C 311/05)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

1. Την 1η Σεπτεμβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε από την Società Per I Servizi Bancari (SSB Spa), την Banksys SA and την Interpay Nederland BV, αίτηση για τη χορήγηση αρνητικής πιστοποίησης όσον αφορά το άρθρο 81 παράγραφος 1 ΕΚ ή κοινοποίηση για τη χορήγηση απαλλαγής σύμφωνα με το άρθρο 81 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, για συμφωνία που αφορά τη δημιουργία κοινής επιχείρησης σχετικά με υπηρεσίες επεξεργασίας διεθνών πιστωτικών και χρεωστικών καρτών στην Ευρώπη.
2. Ο σκοπός της κοινοποιηθείσας κοινής επιχείρησης είναι διττός:
  - να αναπτύξει τις χρηματοπιστωτικές υπηρεσίες που συνδέονται με την επεξεργασία καρτών και να παρέχει τις υπηρεσίες, και συγκεκριμένα τις υπηρεσίες έκδοσης και χορήγησης διεθνών πιστωτικών και χρεωστικών καρτών σε πελάτες τρίτων μερών σε νέες γεωγραφικές αγορές εκτός των εγχώριων αγορών (δηλαδή του Βελγίου, της Ιταλίας και των Κάτω Χωρών) των ιδρυτικών μετόχων·
  - να ενεργεί ως υπεργολάβος των μητρικών εταιρειών για την επεξεργασία πράξεων διεθνών πιστωτικών και χρεωστικών καρτών πληρωμών τις οποίες οι ιδρυτικοί μέτοχοι παρέχουν ως μέρος των χρηματοπιστωτικών υπηρεσιών τους στους πελάτες τους στις εθνικές αγορές τους· οι μητρικές εταιρείες συμφώνησαν να μην ανταγωνίζονται με την κοινή επιχείρηση, αφήνοντας αποκλειστικά στην κοινή επιχείρηση την παροχή των υπηρεσιών που προβλέπονται στο πλαίσιο της υπεργολαβίας στις νέες γεωγραφικές αγορές.
3. Η κοινή επιχείρηση θα κατέχεται σε ποσοστό 24,5 % από την Banksys, 24,5 % από την Interpay και 51 % από την SSB. Θα έχει τη μορφή ανώνυμης εταιρείας με βάση τη βελγική νομοθεσία με έδρα τις Βρυξέλες.
4. Μετά από προκαταρκτική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η κοινοποιηθείσα κοινή επιχείρηση δεν είναι λειτουργικά αυτόνομη, και συνεπώς, ενδέχεται να καλύπτεται από τον κανονισμό αριθ. 17.
5. Η Επιτροπή καλεί τα ενδιαφερόμενα τρίτα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με την κοινοποιηθείσα συμφωνία.
6. Οι παρατηρήσεις θα πρέπει να παραληφθούν από την Επιτροπή το αργότερο 30 μέρες μετά τη δημοσίευση της παρούσας ανακοίνωσης. Μπορούν να αποσταλούν με τηλεμοιότητα [(32-2) 295 01 28] ή ταχυδρομικά, με την ένδειξη COMP/D1/38.827 SSB, Banksys, Interpay στη διεύθυνση:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Directorate D  
Unit D-1 (Financial Services)  
B-1049 Brussels.

**Κοινοποίηση συμφωνιών συνεργασίας****Υπόθεση COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Σύσταση συμμαχίας ATM**

(2003/C 311/06)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Στις 12 Σεπτεμβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση δυνάμει των άρθρων 2 και 4 του κανονισμού του Συμβουλίου αριθ. 17 από τα ακόλουθα μέρη της «Συμμαχίας ATM»: Barclays plc, Bank of America Corporation, The Bank of Nova Scotia, Westpac Banking Corporation, Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG και BNP Paribas (αναφέρονται στο εξής ως τα «μέρη»).

Σκοπός των συμφωνιών που κοινοποιήθηκαν είναι η παροχή στους κατόχους καρτών των μερών υπηρεσίας που τους επιτρέπει την ανάληψη μετρητών από αυτόματες ταμειακές μηχανές (ATM) που διαθέτουν τα μέρη σε ολόκληρο τον κόσμο χωρίς την πληρωμή τέλους πρόσβασης και με μειωμένα ή χωρίς τέλη επεξεργασίας. Τα τέλη πρόσβασης χρεώνονται απευθείας από το φορέα εκμετάλλευσης των ATM σε κατόχους καρτών άλλων τραπεζών κατά την ανάληψη μετρητών. Τα τέλη επεξεργασίας καταβάλλονται από τους κατόχους της κάρτας στη δική τους τράπεζα κατά τη χρησιμοποίηση δικτύων ATM άλλων τραπεζών. Η συμμαχία είναι βασικά ανοικτή σε απεριόριστο αριθμό μελών, αλλά υπόκειται σε εμπορικά και τεχνικά κριτήρια. Η διαχείριση πραγματοποιείται από την εταιρεία LLC που συστάθηκε από τα προαναφερθέντα μέρη.

Σύμφωνα με τις συμφωνίες απαλλαγής από τα τραπεζικά τέλη, η LLC δεν μπορεί να συνάψει συμφωνία απαλλαγής από τα τέλη πρόσβασης με άλλο χρηματοπιστωτικό ίδρυμα που ασκεί λιανικές τραπεζικές δραστηριότητες ή κατέχει ή εκμεταλλεύεται σημαντικό δίκτυο ATM που βρίσκεται κατά κύριο λόγο στην επικράτεια των μερών χωρίς προηγούμενη γραπτή συγκατάθεση του αντίστοιχου μέρους στην επικράτεια αυτή. Επίσης, δεν επιτρέπεται στα μέρη να επεκτείνουν τα οφέλη της συμφωνίας απαλλαγής από τα τραπεζικά τέλη σε θυγατρικές ή σε εξαγορασθείσες τράπεζες που ασκούν τις δραστηριότητές τους εντός της αποκλειστικής επικράτειας άλλου μέρους, χωρίς τη συγκατάθεση της LCC. Ως αποκλειστική επικράτεια προσδιορίζεται η εγχώρια αγορά ενός μέρους ή η επικράτεια εντός της οποίας ασκεί κατά κύριο λόγο τις λιανικές τραπεζικές δραστηριότητές του.

Εξάλλου, τα μέρη είναι ελεύθερα να συνάψουν ή να διατηρήσουν χωριστές συμφωνίες απαλλαγής από τέλη πρόσβασης, τέλη επεξεργασίας ή οποιαδήποτε άλλα τέλη συνδέονται με την παροχή υπηρεσιών ATM εντός των επικρατειών τους ή σε χώρες που δεν αποτελούν αποκλειστική επικράτεια άλλων μερών. Ωστόσο, τα μέρη δεν μπορούν να συνάψουν χωριστές συμφωνίες τελών πρόσβασης με τράπεζες που βρίσκονται στην αποκλειστική επικράτεια άλλου μέρους χωρίς την προηγούμενη γραπτή συμφωνία της LLC.

Μετά από προκαταρκτική ανάλυση, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι κοινοποιηθείσες συμφωνίες ενδέχεται να καλύπτονται από τον κανονισμό αριθ. 17.

Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν τυχόν παρατηρήσεις τους σχετικά με τις κοινοποιηθείσες συμφωνίες.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο είκοσι μέρες μετά την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης. Μπορούν να αποσταλούν με τηλεφωνοτυπία [αριθ. (32-2) 296 98 07] ή ταχυδρομικώς αναφέροντας την ένδειξη COMP/D1/38.818 ATM-Alliance, στη διεύθυνση:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
Directorate D/Unit D1 (Financial Services)  
B-1049 Brussels.

**ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΤΩΝ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΑΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΛΛΩΝ ΕΓΓΡΑΦΩΝ COM ΠΟΥ ΕΞΕΔΩΣΕ Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΟ 2003 (ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ)**

(2003/C 311/07)

COM	2003	1	F		13.1.2003	Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης της οδηγίας 2001/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών
COM	2003	2	F		15.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση των μέτρων αντανάμπινγκ που επέβαλε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1603/2000 του Συμβουλίου στις εισαγωγές εθνολαμινών καταγωγής Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής
COM	2003	3	F		15.1.2003	Πρόταση για απόφαση του Συμβουλίου σχετικά με μέτρα προστασίας για την ψευδοπαώλη των πτηνών στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής
COM	2003	4	F		14.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των γενικών προσανατολισμών οικονομικής πολιτικής του 2002
COM	2003	5	F		14.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής — Επιλέγοντας τη μεγέθυνση: γνώση, καινοτομία και θέσεις εργασίας σε μια κοινωνία με συνοχή. Έκθεση στο εαρινό Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, της 21ης Μαρτίου 2003, σχετικά με τη στρατηγική της Λισαβόνας για την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική ανανέωση
COM	2003	6	F		14.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στην Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών — το μέλλον της ευρωπαϊκής στρατηγικής για την απασχόληση (ΕΣΑ) «Μια στρατηγική για την πλήρη απασχόληση και καλύτερες θέσεις εργασίας για όλους»
COM	2003	7	F		16.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση των μέτρων αντανάμπινγκ που επέβαλε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 299/2001 του Συμβουλίου στις εισαγωγές υπερμαγγανικού καλίου καταγωγής της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας
COM	2003	8	F		16.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την επιβολή οριστικού δασμού αντανάμπινγκ στις εισαγωγές ορισμένων φύλλων από χάλυβες με προσανατολισμένους κόκκους που χρησιμοποιούνται σε ηλεκτρικές εφαρμογές καταγωγής Ρωσίας
COM	2003	9	F		16.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση των μέτρων αντανάμπινγκ που επέβαλε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1824/2001 του Συμβουλίου στις εισαγωγές αναπτήρων τσέπης με πυρόλιθο αερίου, που δεν ξαναγεμίζουν, καταγωγής της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και της Ταϊβάν
COM	2003	10	F		16.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση των μέτρων αντανάμπινγκ που επέβαλε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 495/98 του Συμβουλίου και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2413/95 του Συμβουλίου στις εισαγωγές σιδηροπυριτίου-μαγγανίου καταγωγής της Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας και της Ουκρανίας
COM	2003	11	F		22.1.2003	Γνωμοδότηση της Επιτροπής σύμφωνα με το άρθρο 251 παράγραφος 2 τρίτο εδάφιο στοιχείο γ) της συνθήκης ΕΚ, επί των τροποπολογιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στην κοινή θέση του Συμβουλίου σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 83/477/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την προστασία των εργαζομένων από τους κινδύνους που οφείλονται στην έκθεσή τους στον αμιάντο κατά τη διάρκεια της εργασίας
COM	2003	12	F		16.1.2003	Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη θέση της Κοινότητας στο πλαίσιο του συμβουλίου σύνδεσης όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 84 της ευρω-μεσογειακής συμφωνίας σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους, αφενός, και του Βασιλείου του Μαρόκου, αφετέρου
COM	2003	13	F		17.1.2003	Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου σχετικά με τη θέση που θα λάβει η Κοινότητα στο συμβούλιο συνεργασίας το οποίο συγκροτείται με την συμφωνία εταιρικής σχέσης και συνεργασίας μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους, αφενός, και της Ρωσικής Ομοσπονδίας, αφετέρου, όσον αφορά τη σύσταση εσωτερικού κανονισμού για την επίλυση των διαφορών βάσει της εν λόγω συμφωνίας

COM	2003	14	F			16.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2092/91 περί του βιολογικού τρόπου παραγωγής γεωργικών προϊόντων και των σχετικών ενδείξεων στα γεωργικά προϊόντα και στα είδη διατροφής
COM	2003	15	F			21.1.2003	Έκθεση της Επιτροπής προς την αρμόδια για τον προϋπολογισμό αρχή σχετικά με τις εγγυήσεις που καλύπτονται από το γενικό προϋπολογισμό — Κατάσταση στις 31 Δεκεμβρίου 2001
COM	2003	16	F			24.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Για ένα νομικά δεσμευτικό μέσο των Ηνωμένων Εθνών για την προώθηση και την προστασία των δικαιωμάτων και της αξιοπρέπειας των ατόμων με ειδικές ανάγκες
COM	2003	17	F			21.1.2003	Πράσινη βίβλος: Η ευρωπαϊκή διαστημική πολιτική
COM	2003	18	F			24.1.2003	Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για τον έλεγχο των κλειστών πηγών υψηλής ραδιενέργειας
COM	2003	19	F			22.1.2003	Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: Τρίτη έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τα στατιστικά στοιχεία για τον αριθμό των ζώων που χρησιμοποιούνται για πειραματικούς και άλλους επιστημονικούς σκοπούς στα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης
COM	2003	20	F			20.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την παρέμβαση των τελωνειακών αρχών όσον αφορά εμπορεύματα τα οποία θεωρούνται ύποπτα ότι παραβιάζουν ορισμένα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας και όσον αφορά τα μέτρα που πρέπει να λαμβάνονται έναντι των εμπορευμάτων που παραβιάζουν ορισμένα δικαιώματα πνευματικής ιδιοκτησίας
COM	2003	21	F			21.1.2003	Έκθεση της Επιτροπής στο Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με την εφαρμογή του ευρωπαϊκού χάρτη για τις μικρές επιχειρήσεις
COM	2003	22	F			22.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 772/1999 για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ και αντισταθμιστικού δασμού στις εισαγωγές σολομού Ατλαντικού εκτροφής, καταγωγής Νορβηγίας
COM	2003	23	F	1		21.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για τα καθεστώτα άμεσης στήριξης στα πλαίσια της κοινής γεωργικής πολιτικής και με τη θέσπιση καθεστώτων στήριξης για παραγωγούς ορισμένων καλλιεργειών
COM	2003	23	F	2		21.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1257/1999 για τη στήριξη της αγροτικής ανάπτυξης από το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Προσανατολισμού και Εγγυήσεων (ΕΓΤΠΕ) και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2826/2000
COM	2003	23	F	3		21.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την κοινή οργάνωση της αγοράς σιτηρών
COM	2003	23	F	4		21.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την κοινή οργάνωση αγοράς του ρυζιού
COM	2003	23	F	5		21.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την κοινή οργάνωση αγοράς στον τομέα των αποξηραμένων χορτονομών για τις περιόδους εμπορίας 2004/05 έως 2007/08
COM	2003	23	F	6		21.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1255/1999 περί κοινής οργάνωσης αγοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων
COM	2003	23	F	7		21.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου περί θεσπίσεως εισφοράς στον τομέα του γάλακτος και των γαλακτοκομικών προϊόντων
COM	2003	26	F			21.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο: προτεραιότητα στις μικρές επιχειρήσεις σε μια Ευρώπη που διευρύνεται
COM	2003	27	F			21.1.2003	Πράσινη βίβλος για την επιχειρηματικότητα στην Ευρώπη

COM	2003	29	F		17.1.2003	Πρόταση οδηγίας του Συμβουλίου για την τροποποίηση της οδηγίας 78/660/ΕΟΚ όσον αφορά τα ποσά που εκφράζονται σε ευρώ
COM	2003	30	F		23.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου περί εφαρμογής για την Κοινότητα των δασμολογικών διατάξεων που προβλέπονται στη συμφωνία εταιρικής σχέσης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και των κρατών μελών της, αφενός, και της Δημοκρατίας της Χιλής αφετέρου
COM	2003	31	F		27.1.2003	Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο όσον αφορά τη χορήγηση παρέκκλισης σύμφωνα με το άρθρο 19 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ, και η οποία υποβάλλεται σύμφωνα με τους όρους του άρθρου 14 παράγραφος 3 της οδηγίας 93/109/ΕΚ σχετικά με την άσκηση του δικαιώματος του εκλέγειν και του εκλέγεσθαι κατά τις εκλογές του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
COM	2003	32	F	1	30.1.2003	Πρόταση οδηγίας (Ευρατόμ) του Συμβουλίου για τον καθορισμό βασικών υποχρεώσεων και γενικών αρχών αναφορικά με την ασφάλεια των πυρηνικών εγκαταστάσεων
COM	2003	32	F	2	30.1.2003	Πρόταση οδηγίας (Ευρατόμ) του Συμβουλίου σχετικά με τη διαχείριση αναλωμένου πυρηνικού καυσίμου και ραδιενεργών αποβλήτων
COM	2003	33	F		27.1.2003	Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί της υγιεινής των τροφίμων. Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τον καθορισμό ειδικών κανόνων υγιεινής για τα τρόφιμα ζωικής προέλευσης (υποβληθείσα από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)
COM	2003	34	F		30.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής — Δεύτερη έκθεση προόδου σχετικά με την οικονομική και κοινωνική συνοχή
COM	2003	35	F		27.1.2003	Πρόταση απόφασης του Συμβουλίου περί παράτασης της διάρκειας της απόφασης 2002/148/ΕΚ για την ολοκλήρωση των διαβουλεύσεων με τη Ζιμπάμπουε σύμφωνα με το άρθρο 96 της συμφωνίας συνεργασίας ΑΚΕ-ΕΚ
COM	2003	36	F		29.1.2003	Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο σχετικά με τις βραχυπρόθεσμες στατιστικές. Συμπεριλαμβάνεται περίληψη της έκθεσης για την ποιότητα, όπως απαιτείται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1165/98 του Συμβουλίου της 19ης Μαΐου 1998
COM	2003	37	F		30.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών — Πρόσδος στην υλοποίηση των δεσμεύσεων των εγγράφων κοινής αξιολόγησης σχετικά με τις πολιτικές απασχόλησης στις υποψήφιες χώρες
COM	2003	38	F		24.1.2003	Τροποποιημένη πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 2236/95 του Συμβουλίου περί καθορισμού των γενικών κανόνων για τη χορήγηση κοινοτικής ενίσχυσης στον τομέα των διευρωπαϊκών δικτύων (υποβλήθηκε από την Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 250 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ)
COM	2003	39	F		29.1.2003	Πρόταση κανονισμού του Συμβουλίου περί της έγκρισης μιας πρόσθετης ύλης στις ζωτροφές
COM	2003	40	F		30.1.2003	Ανακοίνωση της Επιτροπής — Απολογισμός προόδου της μεταρρύθμισης
COM	2003	42	F		31.1.2003	Έκθεση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σχετικά με την εφαρμογή και την αξιολόγηση των κοινοτικών δραστηριοτήτων υπέρ των καταναλωτών κατά την περίοδο 1999-2001 σύμφωνα με το γενικό πλαίσιο που θεσπίστηκε με την απόφαση αριθ. 283/1999/ΕΚ
COM	2003	44	F		31.1.2003	Πρόταση απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη θέσπιση γενικού πλαισίου για τη χρηματοδότηση των κοινοτικών ενεργειών υπέρ της πολιτικής για τους καταναλωτές για τα έτη 2003-2007
COM	2003	46	F		30.1.2003	Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τα μέτρα και τις διαδικασίες που αποσκοπούν στη διασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων διανοητικής ιδιοκτησίας

**Προηγούμενη κοινοποίηση συγκέντρωσης**  
**(Υπόθεση COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics)**

**Υπόθεση υποψήφια για απλοποιημένη διαδικασία**

(2003/C 311/08)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

1. Στις 12 Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή έλαβε κοινοποίηση μιας προτεινόμενης συγκέντρωσης σύμφωνα με το άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου <sup>(1)</sup>, όπως τροποποιήθηκε τελευταία από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1310/97 <sup>(2)</sup>, με την οποία η Αμερικανική επιχείρηση Platinum Equity, LLP («Platinum») αποκτά με την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 1 στοιχείο β) του ανωτέρω κανονισμού έλεγχο του συνόλου της Βρετανικής επιχείρησης Hays Logistics («Hays Logistics»), επί του παρόντος μέρος του ομίλου Hays plc, με αγορά μετοχών και στοιχείων του ενεργητικού.

2. Οι επιχειρηματικές δραστηριότητες των εν λόγω επιχειρήσεων είναι:

— Platinum: διεθνής οργανισμός που ειδικεύεται στην αγορά και στρατηγική διοίκηση εταιριών σε διεθνές επίπεδο,

— Hays Logistics: υπηρεσίες λογιστικής στην Ευρώπη.

3. Κατά την προκαταρκτική εξέταση, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η κοινοποιηθείσα συγκέντρωση θα μπορούσε να εμπέσει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89. Εντούτοις, επιφυλάσσεται να λάβει τελική απόφαση επί του σημείου αυτού. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής <sup>(3)</sup> σχετικά με μια απλοποιημένη διαδικασία αντιμετώπισης ορισμένων συγκεντρώσεων βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 σημειώνεται ότι η παρούσα υπόθεση είναι υποψήφια για να αντιμετωπιστεί βάσει της διαδικασίας που προβλέπεται στην ανακοίνωση.

4. Η Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερόμενους τρίτους να υποβάλουν οποιοσδήποτε παρατηρήσεις για την προτεινόμενη συγκέντρωση στην Επιτροπή.

Οι παρατηρήσεις πρέπει να φθάσουν στην Επιτροπή το αργότερο εντός δέκα ημερών από την ημερομηνία της παρούσας δημοσίευσης, με την αναφορά COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics. Οι παρατηρήσεις μπορούν να σταλούν στην Επιτροπή με φαξ [αριθ. (32-2) 296 43 01 ή 296 72 44] ή ταχυδρομικά στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή,  
Γενική Διεύθυνση Ανταγωνισμού,  
Μητρώο Συγχωνεύσεων,  
J-70,  
B-1049 Βρυξέλλες.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 395 της 30.12.1989, σ. 1· διορθωτικό στην ΕΕ L 257 της 21.9.1990, σ. 13.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 180 της 9.7.1997, σ. 1· διορθωτικό στην ΕΕ L 40 της 13.2.1998, σ. 17.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 217 της 29.7.2000, σ. 32.



**Μη διατύπωση αντιρρήσεων σε μια κοινοποιηθείσα συγκέντρωση****(Υπόθεση COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft)**

(2003/C 311/09)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Στις 12 Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή αποφάσισε να μην διατυπώσει αντιρρήσεις για την ανωτέρω κοινοποιηθείσα συγκέντρωση και να την αναγνωρίσει ως σύμφωνη με την κοινή αγορά. Η απόφαση αυτή βασίζεται στο άρθρο 6 παράγραφος 1 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 4064/89 του Συμβουλίου. Το πλήρες κείμενο της απόφασης διατίθεται μόνο στην αγγλική γλώσσα και θα δημοσιοποιηθεί αφού διαγραφούν τα επαγγελματικά απόρρητα που ίσως περιέχει. Θα διατίθεται:

- υπό έντυπη μορφή μέσω των γραφείων πωλήσεως της Υπηρεσίας Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (βλέπε οπισθόφυλλο),
- υπό ηλεκτρονική μορφή στη βάση δεδομένων CELEX (έκδοση «CEN»), όπου φέρει αριθμό εγγράφου 303M3319. Το CELEX είναι το αυτοματοποιημένο σύστημα τεκμηρίωσης του κοινοτικού δικαίου.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με συνδρομές, απευθυνθείτε στη διεύθυνση:

EUR-OP

Information, Marketing and Public Relations

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

Τηλ.: (+352) 2929 42718, φαξ: (+352) 2929 42709.

## III

(Πληροφορίες)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## MEDIA PLUS (2001-2005)

Εφαρμογή του προγράμματος ενθάρρυνσης για την ανάπτυξη, τη διανομή και την προώθηση των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων

## Πρόσκληση υποβολής προτάσεων 92/03

Υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών ταινιών και την δικτύωση των Ευρωπαίων διανομέων

«Επιλεκτικό» σύστημα υποστήριξης

(2003/C 311/10)

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προτάσεων βασίζεται στην απόφαση 2000/821/EK του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2000, για την εφαρμογή προγράμματος για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης, της διανομής και της προώθησης των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων (Media Plus — Ανάπτυξη, διανομή και προώθηση) (2001-2005), και έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* L 13 της 17ης Ιανουαρίου 2001, σ. 35.

Μεταξύ των ενεργειών της εν λόγω απόφασης που πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή είναι και η υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών κινηματογραφικών ταινιών.

## 2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ

Η παρούσα πρόσκληση απευθύνεται στις ευρωπαϊκές εταιρείες διανομής κινηματογραφικών ταινιών, των οποίων οι δραστηριότητες συμβάλλουν στην επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Επίσης, υποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί κανείς να προμηθευτεί τα απαιτούμενα έγγραφα για την υποβολή πρότασης προκειμένου να τύχει κοινοτικής χρηματοδοτικής συνεισφοράς.

Η υπηρεσία της Επιτροπής που έχει αναλάβει τη διαχείριση της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προτάσεων είναι η διοικητική μονάδα «Παροχή υποστήριξης σε οπτικοακουστικά περιεχόμενα» της γενικής διεύθυνσης EAC-Εκπαίδευση και Πολιτισμός.

Οι ευρωπαϊκές εταιρείες που επιθυμούν να ανταποκριθούν στην παρούσα πρόσκληση υποβολής προφορών και να λάβουν το έγγραφο «Κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή προτάσεων με σκοπό τη χορήγηση χρηματοδοτικής ευίσχυσης στον τομέα της διανομής — υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών ταινιών και τη δικτύωση των Ευρωπαίων διανομέων — “επιλεκτικό” σύστημα υποστήριξης», πρέπει να αποστείλουν την αίτησή τους ταχυδρομικώς ή με φαξ στην ακόλουθη διεύθυνση:

Commission européenne, M. Jacques Delmoly, chef d'unité, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruxelles, φαξ: (32-2) 299 92 14.

Η Επιτροπή αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποστείλει στον ενδιαφερόμενο το προαναφερθέν έγγραφο εντός δύο ημερών από την παραλαβή της αίτησής του.

Οι προθεσμίες για την κατάθεση των προτάσεων στην προαναφερόμενη διεύθυνση είναι οι εξής:

— 15 Μαρτίου 2004

— 10 Ιουλίου 2004

— 1η Δεκεμβρίου 2004.

**MEDIA PLUS (2001-2005)**

**Εφαρμογή του προγράμματος ενθάρρυνσης για την ανάπτυξη, τη διανομή και την προώθηση των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων**

**Πρόσκληση υποβολής προτάσεων 93/03**

**Υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών ταινιών**

**Υποστήριξη στους πράκτορες διεθνούς πώλησης ευρωπαϊκών κινηματογραφικών ταινιών**

(2003/C 311/11)

**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Η παρούσα πρόσκληση υποβολής προτάσεων βασίζεται στην απόφαση 2000/821/EK του Συμβουλίου της 20ής Δεκεμβρίου 2000, για την εφαρμογή προγράμματος για την ενθάρρυνση της ανάπτυξης, της διανομής και της προώθησης των ευρωπαϊκών οπτικοακουστικών έργων (Media Plus — Ανάπτυξη, διανομή και προώθηση) (2001-2005), και έχει δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* L 13 της 17ης Ιανουαρίου 2001, σ. 35.

Μεταξύ των ενεργειών της εν λόγω απόφασης που πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή είναι και η υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών κινηματογραφικών ταινιών.

**2. ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ**

Η παρούσα πρόσκληση απευθύνεται στις ευρωπαϊκές εταιρείες που είναι εξειδικευμένες στη διεθνή διανομή ευρωπαϊκών κινηματογραφικών ταινιών (πράκτορες πώλησης), των οποίων οι δραστηριότητες συμβάλλουν στην επίτευξη των προαναφερθέντων στόχων. Επίσης, υποδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί κανείς να προμηθευτεί τα απαιτούμενα έγγραφα για την υποβολή πρότασης προκειμένου να τύχει κοινοτικής χρηματοδοτικής συνεισφοράς.

Η υπηρεσία της Επιτροπής που έχει αναλάβει τη διαχείριση της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προτάσεων είναι η διοικητική μονάδα «Παροχή υποστήριξης σε οπτικοακουστικά περιεχόμενα» της γενικής διεύθυνσης EAC-Εκπαίδευση και Πολιτισμός.

Οι ευρωπαϊκές εταιρείες που επιθυμούν να ανταποκριθούν στην παρούσα πρόσκληση υποβολής προσφορών και να λάβουν το έγγραφο «Κατευθυντήριες γραμμές για την υποβολή προτάσεων με σκοπό τη χορήγηση χρηματοδοτικής ενίσχυσης στον τομέα της διανομής — υποστήριξη για τη διακρατική διανομή ευρωπαϊκών ταινιών — υποστήριξη στους πράκτορες διεθνούς πώλησης ευρωπαϊκών κινηματογραφικών ταινιών», πρέπει να αποστείλουν την αίτησή τους ταχυδρομικώς ή με φαξ στην ακόλουθη διεύθυνση:

Commission européenne, M. Jacques Delmoly, chef d'unité, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruxelles, φαξ (32-2) 299 92 14.

Η Επιτροπή αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποστείλει στον ενδιαφερόμενο το προαναφερθέν έγγραφο εντός δύο ημερών από την παραλαβή της αίτησής του.

Η προθεσμία για την κατάθεση των προτάσεων στην ανωτέρω διεύθυνση λήγει στις 28 Φεβρουαρίου 2004.

**«Asia IT&C Δεύτερο Στάδιο» Πρόσκληση υποβολής προτάσεων για το Πρόγραμμα****EuropeAid/117839/C/G**

(2003/C 311/12)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν προτάσεις για τη συγχρηματοδότηση κοινών έργων που σκοπό έχουν την ενίσχυση της μεταφοράς τεχνολογίας πληροφοριών μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, στα κράτη μέλη της ΕΕ και σε 17 ασιατικές χώρες, με χρηματοδοτική βοήθεια από το πρόγραμμα «Asia IT&C Δεύτερο Στάδιο» των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Το πλήρες κείμενο των κατευθυντήριων γραμμών για τους υποψηφίους είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
Υπηρεσία Συνεργασίας EuropeAid  
Διεύθυνση D, Asia  
Μονάδα D2, Πρόγραμμα «Asia IT&C»  
Γραφείο: L41 3/49  
B-1049 Βρυξέλλες.

και στους δικτυακούς τόπους:

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

ή

[http://europa.eu.int/comm/europeaid/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm)

καθώς και στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

[europeaid-asia-itc@cec.eu.int](mailto:europeaid-asia-itc@cec.eu.int)

Οι προθεσμίες για την υποβολή των προτάσεων είναι: 25 Μαρτίου 2004, 16.00 μ.μ. (ώρα Κεντρικής Ευρώπης) και 24 Ιουνίου 2004, ώρα 16.00 μ.μ. (ώρα Κεντρικής Ευρώπης).

---

**Αναγγελία διαδικασίας υποβολής προτάσεων — EuropeAid/117830/C/G****Ένταξη θεμάτων ισότητας φύλων στην συνεργασία για την ανάπτυξη**

(2003/C 311/13)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερομένους να της υποβάλουν προτάσεις για σχεδιαζόμενα έργα σε αναπτυσσόμενες χώρες, σχετικά με τη βελτίωση της πρόσβασης των γυναικών στη λήψη πολιτικών αποφάσεων και τη μείωση της ανισότητας φύλων στην εκπαίδευση, με οικονομική βοήθεια από τη γραμμή του Κοινοτικού προϋπολογισμού «Ένταξη θεμάτων ισότητας φύλων στη συνεργασία για την ανάπτυξη».

Οι ενδιαφερόμενοι δύνανται να συμβουλευθούν τις πλήρεις οδηγίες σχετικά με την εν λόγω διαδικασία υποβολής προτάσεων στην υπηρεσία EuropeAid F6 J-54 1/140 και στον ακόλουθο χώρο του Διαδικτύου:

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

Προθεσμία υποβολής των προτάσεων είναι η 12η Φεβρουαρίου 2004, 16.00, ώρα Κεντρικής Ευρώπης.

---

**Πρόσκληση υποβολής προτάσεων****Πρόγραμμα «Asia Pro Eco»****EuropeAid/117860/C/G**

(2003/C 311/14)

Οι υπηρεσίες συνεργασίας EuropeAid της Ευρωπαϊκής Επιτροπής καλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν προτάσεις για «δραστηριότητες διάγνωσης, εταιρικές σχέσεις στον τομέα της Τεχνολογίας, προγράμματα επίδειξης, ενίσχυση της πολιτικής και επιχειρησιακός και πρακτικός διάλογος» στην Ασία με χορήγηση χρηματοδοτικής βοήθειας από το πρόγραμμα Asia Pro Eco Programme, ALA, κονδύλιο προϋπολογισμού B7-301 (Έργο αριθ. AIDCO/2001/0137) των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

Το πλήρες κείμενο των κατευθυντήριων γραμμών για τους υποψηφίους βρίσκεται στη διεύθυνση:

[http://europa.eu.int/comm/europeaid/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/europeaid/index_en.htm)

και στον ιστότοπο:

[http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/asia-pro-eco/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/europeaid/projects/asia-pro-eco/index_en.htm)

Οι προθεσμίες για την υποβολή των προτάσεων είναι οι εξής:

— Η 3η Μαΐου 2004 ώρα 16.00 μ.μ. (Ωρα κεντρικής Ευρώπης).

— Η 4η Οκτωβρίου 2004 ώρα 16.00 μ.μ. (Ωρα κεντρικής Ευρώπης).

---

**Στήριξη της διαδικασίας επανόδου και επανένταξης των διαφόρων κοινοτήτων στο Κοσσυφοπέδιο****Πρόγραμμα CARDS της Ευρωπαϊκής Ένωσης****EuropeAid/117760/D/G/KOS**

(2003/C 311/15)

Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ανασυγκρότησης καλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν προτάσεις για την εφαρμογή ενός προγράμματος υπέρ της επανόδου και επανένταξης των μελών των διαφόρων κοινοτήτων στο Κοσσυφοπέδιο, με τη χρηματοδοτική βοήθεια του προγράμματος CARDS των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων. Χάρη στο εν λόγω πρόγραμμα στήριξης θα καθιερωθεί μια διαρκής διαδικασία επανόδου για τους πρόσφυγες και τους εκτοπισθέντες, οι οποίοι επιθυμούν να επιστρέψουν στις εστίες τους. Το πρόγραμμα θα υλοποιηθεί μέσα από τις ακόλουθες δραστηριότητες: διευκόλυνση του διαλόγου, αποκατάσταση της κοινωνικής και υλικής υποδομής, ανοικοδόμηση κατοικιών, ανάπτυξη τοπικών κοινοτήτων και προγράμματα αυτονομίας και βιωσιμότητας, και ιδίως στήριξη των τοπικών κοινοτήτων μέσω της συνεργασίας και της ευαισθητοποίησης, ώστε να βελτιωθεί η πρόσβαση των δήμων και κοινοτήτων στις διάφορες υπηρεσίες. Οι διεθνείς οργανώσεις/ΜΚΟ θα κληθούν να υποβάλουν προτάσεις που να καλύπτουν όλες ή ορισμένες από τις προαναφερθείσες δραστηριότητες. Η παρούσα παρέμβαση θα εστιαστεί κυρίως στην κατάρτιση ενός ισχυρού διασυνοριακού προγράμματος. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να συμβουλευτούν το πλήρες κείμενο των κατευθυντήριων γραμμών για τους υποψηφίους στην Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ανασυγκρότησης, 1 Kosovo street, Pristina, Kosovo (αρμόδια υπάλληλος κ. Mary Walsh) καθώς και στο δικτυακό τόπο: [www.ear.eu.int](http://www.ear.eu.int). Η προθεσμία για την υποβολή των προτάσεων είναι η 1η Απριλίου 2004.

---

**Πρόσκληση υποβολής προτάσεων σχετικά με τη στήριξη των πολιτικών και των δράσεων που αφορούν την αναπαραγωγή και τη σεξουαλική ζωή και τα συναφή δικαιώματα στις αναπτυσσόμενες χώρες**

**EuropeAid/117842/C/G**

(2003/C 311/16)

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή καλεί τους ενδιαφερομένους να υποβάλουν προτάσεις στο πλαίσιο κλειστής πρόκλησης υποβολής προτάσεων για την εκτέλεση έργων που χρηματοδοτούνται από το πρόγραμμα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: σχετικά με τη στήριξη των πολιτικών και των δράσεων που αφορούν την αναπαραγωγή και τη σεξουαλική ζωή και τα συναφή δικαιώματα στις αναπτυσσόμενες χώρες. Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να ανατρέξουν στο πλήρες κείμενο των κατευθυντήριων γραμμών για τους υποψηφίους, το οποίο βρίσκεται στον ιστότοπο του διαδικτύου:

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

Οι προτάσεις πρέπει να κατατεθούν το αργότερο μέχρι τις 26 Φεβρουαρίου 2004, ώρα 16.00 μ.μ. (ώρα Βρυξελλών).

---