

Número de información	Sumario	Página
	I <i>Comunicaciones</i>	
	<b>Consejo</b>	
2003/C 311/01	Comunicación relativa a la apertura de los contingentes fijados mediante la Decisión del Consejo, de 15 de diciembre de 2003, sobre el comercio de determinados productos siderúrgicos entre la Comunidad Europea y Ucrania .....	1
	<b>Comisión</b>	
2003/C 311/02	Tipo de cambio del euro .....	17
2003/C 311/03	Ayudas estatales — Italia — Ayuda C 65/03 (ex N 134/01) — Proyecto de Ley nº 106/1-A — «Ayuda a la creación de infraestructuras y servicios en el sector del transporte de mercancías, a la reestructuración del transporte de mercancías por carretera y al desarrollo del transporte combinado» (Región Friuli Venezia Giulia) — Invitación a presentar observaciones, en aplicación del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE (¹)	18
2003/C 311/04	Anuncio de inicio de un procedimiento de investigación relativo a los obstáculos al comercio tal como se definen en el Reglamento (CE) nº 3286/94 del Consejo, que representan las medidas y las prácticas impuestas por la República de Turquía al comercio de productos farmacéuticos .....	31
2003/C 311/05	Solicitud de declaración negativa/Notificación de conformidad con el formulario A/B — Asunto COMP/D1/38.827 (¹) .....	33
2003/C 311/06	Notificación de acuerdos de cooperación — Asunto COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Creación de una alianza de cajeros automáticos (¹) .....	34
2003/C 311/07	Relación de las propuestas legislativas y otros documentos COM adoptados por la Comisión en 2003 (primera parte) .....	35
2003/C 311/08	Notificación previa de una operación de concentración (asunto COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics) — Asunto susceptible de ser tratado por procedimiento simplificado (¹) .....	38

<u>Número de información</u>	<u>Sumario (continuación)</u>	<u>Página</u>
2003/C 311/09	No oposición a una concentración notificada (Asunto COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft) (¹) .....	39
	II <i>Actos jurídicos preparatorios</i>	
	.....	
	III <i>Informaciones</i>	
	<b>Comisión</b>	
2003/C 311/10	Media Plus (2001-2005) — Ejecución del programa de estímulo al desarrollo, la distribución y la promoción de obras audiovisuales europeas — Anuncio de convocatoria de propuestas 92/03 — Apoyo a la distribución transnacional de películas europeas y la integración en redes de los distribuidores europeos — Sistema de apoyo «selectivo» ...	40
2003/C 311/11	Media Plus (2001-2005) — Ejecución del programa de estímulo al desarrollo, la distribución y la promoción de obras audiovisuales europeas — Anuncio de convocatoria de propuestas 93/03 — Apoyo a la distribución transnacional de películas europeas — Apoyo a las empresas de distribución internacional de películas de cine europeas (agentes de ventas) .....	41
2003/C 311/12	Programa de cooperación entre la UE y Asia en el campo de la tecnología de la información y las comunicaciones (Asia IT&C Programme) — Convocatoria de propuestas 2004 — EuropeAid/117839/C/G .....	42
2003/C 311/13	Anuncio de convocatoria de propuestas — EuropeAid/117830/C/G — Integración de las cuestiones de género en la cooperación al desarrollo .....	42
2003/C 311/14	Convocatoria de propuestas — Programa Asia Pro Eco — EuropeAid/117860/C/G ....	43
2003/C 311/15	Apoyo al proceso de regreso y reintegración de grupos de población en Kosovo — Programa CARDS de la Unión Europea — EuropeAid/117760/D/G/KOS .....	43
2003/C 311/16	Anuncio de convocatoria de propuestas relativo a la ayuda para políticas y acciones sobre la salud y derechos en materia de reproducción y sexualidad en los países en desarrollo — EuropeAid/117842/C/G .....	44

## I

(Comunicaciones)

## CONSEJO

### **Comunicación relativa a la apertura de los contingentes fijados mediante la Decisión del Consejo, de 15 de diciembre de 2003, sobre el comercio de determinados productos siderúrgicos entre la Comunidad Europea y Ucrania**

(2003/C 311/01)

1. Los productos siderúrgicos clasificados en las partidas arancelarias determinadas en la Decisión del Consejo (véase el apéndice 1 del anexo) y originarios de Ucrania podrán ser importados entre el 1 de enero de 2004 y el 31 de diciembre de 2004 dentro de los límites fijados en el apéndice 7 del anexo.

2. Los límites cuantitativos se gestionarán de conformidad con las normas establecidas en el anexo.

Las solicitudes de licencias podrán enviarse a las autoridades competentes de los Estados miembros que figuran en el apéndice 5 del anexo.

---

### ANEXO

#### Artículo 1

##### **Ámbito de aplicación**

1. El presente anexo se aplicará a las importaciones de productos siderúrgicos que figuran en el apéndice 1 originarios de Ucrania.
2. Para los fines del apartado 1, los productos siderúrgicos se clasificarán en grupos de productos tal como figuran en el apéndice 1.
3. La clasificación de productos que figura en el apéndice 1 estará basada en la nomenclatura combinada (NC).
4. El origen de los productos mencionados en el apartado 1 se establecerá con arreglo a las normas vigentes en la Comunidad.
5. Los procedimientos para la comprobación del origen de los productos mencionados en el apartado 1 figuran en la oportuna legislación comunitaria vigente.

#### Artículo 2

##### **Límites cuantitativos**

1. Las importaciones en la Comunidad de los productos siderúrgicos originarios de Ucrania que figuran en el apéndice 1 se someterán a los límites cuantitativos anuales establecidos en el apéndice 7. El despacho a libre práctica en la Comunidad de los productos siderúrgicos originarios de Ucrania que figuran en el apéndice 1 estará sujeto a la presentación de una licencia de importación expedida por las autoridades de los Estados miembros con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.
2. Con objeto de garantizar que las cantidades para las que se han expedido autorizaciones de importación no exceden en ningún momento los límites cuantitativos globales para cada grupo de productos, las autoridades competentes expedirán autorizaciones de importación únicamente con la confirmación previa de la Comisión de que existen aún cantidades disponibles dentro de los límites cuantitativos del grupo correspondiente de productos siderúrgicos con respecto al país proveedor para el que el importador o importadores hayan presentado solicitudes a las citadas autoridades.
3. Para los fines del presente anexo, se considerará que el envío de productos ha tenido lugar en la fecha en la que se hayan cargado en el medio de transporte elegido.

**Artículo 3****Regímenes de suspensiones**

1. Los límites cuantitativos enumerados en el apéndice 7 no se aplicarán a los productos colocados en una zona franca o importados con arreglo a los regímenes que se aplican a los depósitos aduaneros, la importación temporal o el perfeccionamiento activo (sistema de suspensión).
2. Cuando los productos contemplados en el apartado 1 sean despachados a libre práctica, ya sea en su estado no alterado o tras elaboración o transformación, se aplicará el apartado 2 del artículo 2, y los productos se imputarán al límite cuantitativo correspondiente, establecido en el apéndice 7.

**Artículo 4****Normas específicas para la gestión de los límites cuantitativos comunitarios**

1. Para los fines de la aplicación del apartado 2 del artículo 2, las autoridades competentes de los Estados miembros, antes de expedir autorizaciones de importación, notificarán a la Comisión las cantidades de las solicitudes de tales autorizaciones, acompañadas de las licencias de importación originales que hayan recibido. A su vez, la Comisión notificará su confirmación de que las cantidades solicitadas están disponibles para su importación en el orden cronológico en que se hayan recibido las notificaciones de los Estados miembros (atendiendo al orden de recepción).
2. Las solicitudes incluidas en las notificaciones a la Comisión serán válidas si establecen claramente en cada caso el país exportador, el grupo de productos de que se trata, las cantidades que deben ser importadas, el número de la licencia de exportación, el período contingentario y el Estado miembro en el que se pretende despachar a libre práctica los productos.
3. Las notificaciones mencionadas en los apartados 1 y 2 se comunicarán por medios electrónicos a través de la red integrada establecida con este fin, salvo que por imperativos técnicos deba emplearse temporalmente otro tipo de medio de comunicación.
4. En la medida de lo posible, la Comisión confirmará a las autoridades la cantidad total que figura en las solicitudes notificadas para cada grupo de productos.
5. Las autoridades competentes notificarán inmediatamente a la Comisión tras ser informadas de cualquier cantidad sin utilizar durante el período de validez de la licencia de importación. Dichas cantidades no utilizadas serán inmediatamente trasladadas a las cantidades restantes del límite cuantitativo global de la Comunidad para cada grupo de productos.
6. Las autorizaciones de importación o documentos equivalentes serán expedidos con arreglo al apéndice 4.
7. En los casos en que las autoridades competentes de Ucrania hayan retirado o anulado licencias de exportación, las autoridades competentes de los Estados miembros notificarán a la Comisión la anulación de las autorizaciones de importación o documentos equivalentes ya expedidos. No obstante, si la Comisión o las autoridades competentes de un Estado miembro han sido informadas por las autoridades competentes ucranianas de la retirada o anulación de una licencia de exportación con posterioridad a que los productos en cuestión hayan sido importados en la Comunidad, las cantidades de que se trate se imputarán al límite cuantitativo del período en el que haya tenido lugar el envío de los productos.
8. La Comisión podrá adoptar todas las medidas necesarias para la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo.

**Artículo 5****Estadística**

En relación con los productos siderúrgicos enumerados en el apéndice 1, los Estados miembros notificarán mensualmente a la Comisión, dentro del plazo de un mes a partir del final de cada mes, las cantidades totales despachadas a libre práctica durante dicho mes, indicando el código de la nomenclatura combinada y empleando las unidades estadísticas y, en su caso, unidades suplementarias empleadas en dicho código. Las importaciones se desglosarán con arreglo a los procedimientos estadísticos vigentes.

---

## Apéndice 1

<b>SA Productos laminados planos</b>	7209 18 10	7219 34 10	7214 91 90
	7209 18 91	7219 34 90	7214 99 10
SA1 (enrollados)	7209 18 99	7219 35 10	7214 99 31
7208 10 00	7209 25 00	7219 35 90	7214 99 39
7208 25 00	7209 26 10	7225 40 80	7214 99 50
7208 26 00	7209 26 90		7214 99 61
7208 27 00	7209 27 10		7214 99 69
7208 36 00	7209 27 90	<b>SB Largos</b>	7214 99 80
7208 37 10	7209 28 10	SB1 (vigas)	7214 99 90
7208 37 90	7209 28 90		
7208 38 10	7209 90 10	7207 19 31	7215 90 10
7208 38 90		7207 20 71	
7208 39 10	7210 11 10		7216 10 00
7208 39 90	7210 12 11	7216 31 11	7216 21 00
7211 14 10	7210 12 19	7216 31 19	7216 22 00
7211 19 20	7210 20 10	7216 31 91	7216 40 10
7219 11 00	7210 30 10	7216 31 99	7216 40 90
7219 12 10	7210 41 10	7216 32 11	7216 50 10
7219 12 90	7210 49 10	7216 32 19	7216 50 91
7219 13 10	7210 50 10	7216 32 91	7216 50 99
7219 13 90	7210 61 10	7216 32 99	7216 99 10
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 (alambrón)	7222 11 19
SA2 (chapa fuerte)	7211 14 90	7213 10 00	7222 11 21
7208 40 10	7211 19 90	7213 20 00	7222 11 29
7208 51 10	7211 23 10	7213 91 10	7222 11 91
7208 51 30	7211 23 51	7213 91 20	7222 11 99
7208 51 50	7211 29 20	7213 91 41	7222 19 10
7208 51 91	7211 90 11	7213 91 49	7222 19 90
7208 51 99	7212 10 10	7213 91 70	7222 30 10
7208 52 10	7212 10 91	7213 91 90	7222 40 10
7208 52 91	7212 20 11	7213 99 10	7222 40 30
7208 52 99	7212 30 11	7221 00 10	7224 90 31
7208 53 10	7212 40 10	7221 00 90	7224 90 39
7211 13 00	7212 40 91	7227 10 00	7228 10 10
7225 40 20	7212 50 31	7227 20 00	7228 20 11
7225 40 50	7212 50 51	7227 90 10	7228 20 19
7225 99 10	7212 60 11	7227 90 50	7228 20 30
SA3 (otros productos laminados planos)	7212 60 91	7227 90 95	7228 30 20
	7219 21 10		7228 30 41
	7219 21 90	SB3 (los demás largos)	7228 30 49
7208 40 90	7219 22 10	7207 19 11	7228 30 61
7208 53 90	7219 22 90	7207 19 14	7228 30 69
7208 54 10	7219 23 00	7207 19 16	7228 30 70
7208 54 90	7219 24 00	7207 20 51	7228 30 89
7208 90 10	7219 31 00	7207 20 55	7228 60 10
7209 15 00	7219 32 10	7207 20 57	7228 70 10
7209 16 10	7219 32 90	7214 20 00	7228 70 31
7209 16 90	7219 33 10	7214 30 00	7228 80 10
7209 17 10	7219 33 90	7214 91 10	7228 80 90
7209 17 90			7301 10 00

## Apéndice 2

### PARTE I

#### SISTEMA DE DOBLE CONTROL

(para la gestión de los límites cuantitativos)

##### *Artículo 1*

1. Las autoridades competentes ucranianas expedirán una licencia de exportación para todos los envíos de productos siderúrgicos sujetos a los límites cuantitativos establecidos en el apéndice 5, hasta el máximo de dichos límites.
2. El original de la licencia de exportación será presentado por el importador para tramitar la autorización de importación mencionada en el artículo 4.

##### *Artículo 2*

1. La licencia de exportación para los límites cuantitativos se ajustará al modelo que figura en el apéndice 3 del presente anexo y certificará, entre otras cosas, que la cantidad de productos ha sido imputada al límite cuantitativo establecido para el grupo de productos correspondiente.
2. Cada licencia de exportación se referirá únicamente a uno de los grupos de productos enumerados en el apéndice 1.

##### *Artículo 3*

Las exportaciones se imputarán a los límites cuantitativos establecidos para el año durante el cual se haya procedido al envío de los productos amparados por la licencia de exportación con arreglo al apartado 3 del artículo 2 del anexo.

##### *Artículo 4*

1. En la medida en que la Comisión, en virtud del artículo 4 del anexo, haya confirmado que la cantidad solicitada está disponible dentro del límite cuantitativo correspondiente, las autoridades competentes de los Estados miembros expedirán una autorización de importación en un plazo de cinco días laborables a partir de la presentación por el importador del ejemplar original de la licencia de exportación correspondiente. Esta presentación debe realizarse a más tardar el 31 de diciembre de 2004, siempre que los bienes cubiertos por la licencia se hayan enviado antes del 31 de diciembre de 2004. Las autorizaciones de importación serán expedidas por las autoridades competentes de cualquier Estado miembro, independientemente del Estado miembro indicado en la licencia de exportación, en la medida en que la Comisión, de conformidad con el artículo 4 del anexo, haya confirmado que la cantidad solicitada está disponible dentro del límite cuantitativo correspondiente.
2. Las autorizaciones de importación tendrán una validez de cuatro meses a partir de la fecha de su expedición. Ante una solicitud motivada de un importador, las autoridades competentes de un Estado miembro podrán prorrogar la validez de la autorización por un período no superior a dos meses. Tales prórrogas deberán ser notificadas a la Comisión.
3. Las autorizaciones de importación se presentarán mediante un formulario conforme al modelo que figura en el apéndice 4 del presente anexo, y tendrán validez en todo el territorio aduanero de la Comunidad.
4. La declaración o solicitud del importador para obtener la autorización de importación deberá incluir los siguientes datos:

- a) nombre, apellidos y dirección completa del exportador;
- b) nombre, apellidos y dirección completa del importador;
- c) una descripción exacta de los productos y el código o códigos NC;
- d) el país de origen de los productos;
- e) país desde el que sale el envío;
- f) el grupo de productos pertinente y la cantidad en unidades apropiadas, tal como se indica en el apéndice 7 del anexo para los productos en cuestión;
- g) el peso neto por partida NC;
- h) el valor de los productos CIF frontera comunitaria por partida NC (tal como se indica en la casilla 13 de la licencia de exportación);
- i) la condición de segunda clase o desclasificado del producto o productos en cuestión;
- j) en su caso, las fechas de pago y entrega y una copia del conocimiento de embarque y del contrato de compra;

- k) la fecha y el número de la licencia de exportación;
- l) el número de código interno con fines administrativos;
- m) la fecha y la firma del importador.

5. El importador no estará obligado a importar en un solo envío la cantidad total que consta en una autorización de importación.

#### *Artículo 5*

La validez de las autorizaciones de importación expedidas por las autoridades de los Estados miembros estarán sujetas a la validez y a las cantidades indicadas en las licencias de exportación expedidas por las autoridades competentes, y sobre cuya base se hayan expedido las autorizaciones de importación.

#### *Artículo 6*

Las autorizaciones de importación o documentos equivalentes serán expedidos por las autoridades competentes de los Estados miembros, de conformidad con el apartado 2 del artículo 2, y sin discriminación de ningún importador de la Comunidad, indistintamente de si está establecido en la Comunidad, sin perjuicio del cumplimiento de otros requisitos establecidos por la normativa vigente.

#### *Artículo 7*

Las autoridades competentes de un Estado miembro podrán negarse a expedir autorizaciones de importación para los productos originarios de Ucrania no amparados por licencias de exportación expedidas con arreglo a lo dispuesto en el presente apéndice.

### **PARTE II**

#### **DISPOSICIONES COMUNES**

#### *Artículo 8*

1. La licencia de exportación contemplada en el artículo 1 del presente apéndice y el certificado de origen (según el modelo adjunto) podrán incluir copias suplementarias debidamente designadas como tales. Se redactarán en lengua inglesa.

2. En caso de que los impresos se rellenen a mano, se hará con tinta y con caracteres de imprenta.

3. El formato de las licencias de exportación o documentos equivalentes y de los certificados de origen será de 210 × 297 mm. El papel que se utilice deberá ser blanco, de un tamaño determinado, exento de pasta mecánica y de un gramaje de 25 g/m<sup>2</sup> como mínimo. Cada parte llevará una impresión de fondo de líneas entrecruzadas rojas que permitan advertir cualquier falsificación por medios mecánicos o químicos.

4. Para las importaciones, las autoridades competentes de la Comunidad aceptarán únicamente el original, con arreglo al régimen previsto por las disposiciones del presente anexo.

5. Cada licencia de exportación o documento equivalente y el certificado de origen llevarán un número de serie normalizado, impreso o no, con objeto de individualizarlo.

6. El número estará compuesto por los siguientes elementos:

— dos letras para identificar al país exportador como sigue:

UA = Ucrania,

— dos letras que identifiquen el Estado miembro en el que se ha previsto el destino, de la siguiente forma:

BE = Bélgica

DK = Dinamarca

DE = Alemania

EL = Grecia

ES = España

FR = Francia

IE = Irlanda

IT = Italia

LU = Luxemburgo

NL = Holanda

AT = Austria

PT = Portugal

FI = Finlandia

SE = Suecia

GB = Gran Bretaña,

- una cifra que designe el período contingentario y que corresponda a la última cifra del año considerado, por ejemplo: «4» para 2004,
- un número de dos cifras que designe la aduana de expedición del país exportador,
- un número de cinco cifras consecutivas del 00001 al 99999 asignado al Estado miembro en el que se ha previsto el despacho de aduana.

#### Artículo 9

La licencia de exportación y el certificado de origen podrán expedirse una vez efectuado el envío de los productos a los que se refieren. En tal caso, deberán llevar la mención «delivré à posteriori» o «issued retrospectively».

#### Artículo 10

En caso de robo, pérdida o destrucción de una licencia de exportación o de un certificado de origen, el exportador podrá solicitar a la autoridad competente que los haya expedido un duplicado redactado en función de los documentos de exportación que obren en su poder. El duplicado así expedido deberá llevar la mención «duplicate».

El duplicado deberá llevar la fecha de la licencia o del certificado original.

### PARTE III

#### LICENCIA DE IMPORTACIÓN COMUNITARIA — FORMULARIO COMÚN

#### Artículo 11

1. Los formularios que empleen las autoridades competentes de los Estados miembros (véase lista en el apéndice 5) para expedir las autorizaciones de importación mencionadas en el artículo 4 serán conformes al modelo de licencia de importación que figura en el apéndice 4.

2. Los formularios de la licencia de importación y sus extractos se extenderán en dos ejemplares: uno llevará la indicación «Ejemplar para el beneficiario» y el número 1, y se expedirá al solicitante; el otro llevará la indicación «Ejemplar para la autoridad expedidora» y el número 2, y será conservado por la autoridad que expida la licencia. Las autoridades competentes podrán añadir más copias al formulario nº 2 a efectos administrativos.

3. Los formularios se imprimirán en papel blanco que no contenga pasta mecánica, encolado para escritura, y de un gramaje de entre 55 y 65 g/m<sup>2</sup>. Deberán tener unas dimensiones de 210 × 297 mm; el espacio interlinear será de 4,24 mm (la cuarta parte de un centímetro); la disposición de los formularios deberá seguirse con precisión. Las dos caras del ejemplar nº 1, que constituye la licencia propiamente dicha, irán además revestidas con una impresión de fondo de líneas entrecruzadas rojas que permita advertir cualquier falsificación por medios mecánicos o químicos.

4. Correspondrá a los Estados miembros disponer la impresión de los formularios. Los formularios podrán también ser impresos por impresores designados por el Estado miembro en el que estén establecidos. En este último caso, se hará referencia en cada formulario a la designación por el Estado miembro. Cada formulario contendrá una mención del nombre y domicilio del impresor, o cualquier indicación que permita identificarlo.

5. En el momento de su expedición, las licencias de importación y de los extractos recibirán un número de emisión asignado por las autoridades competentes del Estado miembro. El número de la licencia de importación será notificado a la Comisión por medios electrónicos dentro de la red integrada creada con arreglo al artículo 4 del presente anexo.

6. Las licencias de importación y los extractos se llenarán en la lengua oficial, o en una de las lenguas oficiales del Estado miembro de expedición.

7. En la casilla 10 las autoridades competentes consignarán el grupo de productos siderúrgicos correspondiente.

8. Los distintivos de los organismos emisores y de las autoridades encargadas de realizar la imputación se estamparán por medio de un sello. No obstante, el sello de los organismos emisores podrá ser sustituido por un sello seco combinado con letras y cifras obtenidas mediante perforación o impresión sobre la licencia. Las cantidades asignadas serán mencionadas por el organismo de expedición por cualquier medio que no pueda ser falsificado, y que haga imposible añadir cifras u otras indicaciones (por ejemplo: 1 000 euros).

9. El reverso de los ejemplares nº 1 y nº 2 incluirá una casilla en la que podrán anotar las cantidades o bien las autoridades aduaneras, cuando se cumplan las formalidades de importación, o bien las autoridades administrativas competentes, al expedir los extractos.

En caso de que el espacio reservado a las imputaciones en las licencias o sus extractos sea insuficiente, las autoridades competentes podrán adjuntar una o varias hojas suplementarias que contengan casillas que hagan juego con las que figuran en el reverso de los ejemplares nº 1 y nº 2 de las licencias o de sus extractos. Las autoridades encargadas de realizar la imputación colocarán su sello de manera que una de sus mitades se halle sobre la licencia o su extracto y la otra se halle sobre la hoja suplementaria. Si hubiere más de una hoja suplementaria, se colocará un nuevo sello de la misma manera sobre cada una de las páginas y la página anterior.

10. Las licencias de importación y los extractos expedidos y las menciones y visados estampados por las autoridades de un Estado miembro tendrán en cada uno de los demás Estados miembros los mismos efectos jurídicos que si se tratara de documentos, menciones y visados de las propias autoridades de cualquiera de los demás Estados miembros.

11. En caso de necesidad, las autoridades competentes de los Estados miembros interesados podrán exigir la traducción de los certificados y de sus extractos a su lengua oficial, o a alguna de sus lenguas oficiales.

---

## Apéndice 3

1. Exportador (nombre y apellidos, dirección completa, país)	ORIGINAL	2. Número	
	3. Período contingentario	4. Categoría de productos	
<b>LICENCIA DE EXPORTACIÓN</b> (productos siderúrgicos)			
5. Destinatario (nombre y apellidos, dirección completa, país)	6. País de origen	7. País de destino	
8. Lugar y fecha de embarque — Medio de transporte	9. Indicaciones complementarias		
10. Designación de las mercancías — Fabricante	11. Código NC	12. Cantidad <sup>(1)</sup>	13. Valor fob <sup>(2)</sup>
<p><b>14. DECLARACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE</b></p> <p>El abajo firmante certifica que las mercancías descritas más arriba se han asignado al límite cuantitativo fijado para el año indicado en la casilla nº 3 y para la categoría de productos indicada en la casilla nº 4, con arreglo a las disposiciones que regulan los intercambios de productos siderúrgicos con la Comunidad Europea.</p>			
15. Autoridad competente (nombre y apellidos, dirección completa, país)	Hecho en ..... , el ..... (Firma) (Sello)		

<sup>(1)</sup> Peso neto en kilogramos y cantidad en la unidad prevista para la categoría en caso de que esta unidad no sea el peso neto.

<sup>(2)</sup> En la moneda del contrato de venta.

**Modelo del certificado de origen contemplado en el apartado 1 del artículo 8 del apéndice 2**

1. Exportador (nombre y apellidos, dirección completa, país)	<b>ORIGINAL</b>	2. Número	
	3. Período contingentario		4. Categoría de productos
<b>CERTIFICADO DE ORIGEN</b> (productos siderúrgicos)			
5. Destinatario (nombre y apellidos, dirección completa, país)	6. País de origen		7. País de destino
	9. Indicaciones complementarias		
8. Lugar y fecha de embarque — Medio de transporte	10. Designación de las mercancías — Fabricante		
	11. Código NC	12. Cantidad (1)	13. Valor fob (2)
<b>14. DECLARACIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE</b> El abajo firmante certifica que las mercancías descritas más arriba son originarias del país indicado en la casilla nº 6, con arreglo a las disposiciones vigentes en la Comunidad Europea.			
15. Autoridad competente (nombre y apellidos, dirección completa, país)	Hecho en ..... el .....  (Firma) (Sello)		

(1) Peso neto en kilogramos y cantidad en la unidad prevista para la categoría en caso de que esta unidad no sea el peso neto.  
 (2) En la moneda del contrato de venta.

## Apéndice 4

## COMUNIDAD EUROPEA/LICENCIA DE IMPORTACIÓN

<p>1</p> <p>Original para el destinatario</p> <p>1</p>	<p>1. Destinatario (nombre y apellidos, dirección completa, país, número de IVA)</p> <p>2. N.º de expedición</p> <p>3. Período contingentario</p> <p>4. Autoridad competente de expedición (nombre y apellidos, dirección y teléfono)</p> <p>5. Declarante/representante (si procede) (nombre y apellidos, dirección completa)</p> <p>6. País de origen (y número de geonomenclatura)</p> <p>7. País de procedencia (y número de geonomenclatura)</p> <p>8. Último día de vigencia</p> <p>9. Designación de las mercancías</p> <p>10. Código de las mercancías (NC)</p> <p>11. Cantidad expresada en unidades de medida del contingente</p> <p>12. Fianza/garantía (si procede)</p> <p>13. Menciones complementarias</p> <p>14. Visado de la autoridad competente</p>
<p>Fecha: .....</p> <p>(Firma) (Sello)</p>	

<b>15. IMPUTACIONES</b> Indicar en la parte 1 de la columna 17 la cantidad disponible y en la parte 2 la cantidad imputada			
16. Cantidad neta (masa neta u otra unidad de medida con indicación de la unidad)		19. Documento aduanero (modelo y número) o número del extracto y fecha de imputación	20. Nombre, Estado miembro, firma y sello de la autoridad de imputación
17. En números	18. En letras para la cantidad imputada		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
Fijar aquí eventuales añadidos.			

## COMUNIDAD EUROPEA/LICENCIA DE IMPORTACIÓN

<p><b>2</b></p> <p><b>Ejemplar para la autoridad competente</b></p> <p><b>2</b></p>	<p>1. Destinatario (nombre y apellidos, dirección completa, país, número de IVA)</p> <p>2. N° de expedición</p> <p>3. Período contingentario</p> <p>4. Autoridad competente de expedición (nombre y apellidos, dirección y teléfono)</p> <p>5. Declarante/representante (si procede) (nombre y apellidos, dirección completa)</p> <p>6. País de origen (y número de geonomenclatura)</p> <p>7. País de procedencia (y número de geonomenclatura)</p> <p>8. Último día de vigencia</p> <p>9. Designación de las mercancías</p> <p>10. Código de las mercancías (NC)</p> <p>11. Cantidad expresada en unidades de medida del contingente</p> <p>12. Fianza/garantía (si procede)</p> <p>13. Menciones complementarias</p> <p>14. Visado de la autoridad competente</p>
---	--

Fecha: .....

<b>15. IMPUTACIONES</b> Indicar en la parte 1 de la columna 17 la cantidad disponible y en la parte 2 la cantidad imputada			
16. Cantidad neta (masa neta u otra unidad de medida con indicación de la unidad)		19. Documento aduanero (modelo y número) o número del extracto y fecha de imputación	20. Nombre, Estado miembro, firma y sello de la autoridad de imputación
17. En números	18. En letras para la cantidad imputada		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
Fijar aquí eventuales añadidos.			

## Apéndice 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  
 Marktoegangsbeleid, 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

*Apéndice 6***COOPERACIÓN ADMINISTRATIVA***Artículo 1*

La Comisión facilitará a las autoridades de los Estados miembros el nombre y dirección de las autoridades de Ucrania facultadas para expedir licencias de exportación y certificados de origen, así como muestras de los sellos que utilizan dichas autoridades.

*Artículo 2*

Para los productos siderúrgicos sometidos a un sistema de doble control, los Estados miembros notificarán a la Comisión, dentro de los primeros diez días de cada mes, las cantidades totales para las que se hayan expedido autorizaciones de importación en el mes precedente, en unidades apropiadas y por país de origen y grupo de productos.

*Artículo 3*

1. El control de certificados de origen o licencias de exportación se efectuará al azar, o cuando las autoridades competentes de la Comunidad tengan razones para dudar de la autenticidad de un certificado o licencia o de la exactitud de la información relativa al verdadero origen de los productos de que se trate.

En tales casos, las autoridades competentes de la Comunidad remitirán el certificado de origen o la licencia de exportación, o una copia de los mismos, a las autoridades gubernamentales competentes ucranianas e indicarán, si procede, los motivos que justifican una investigación. Si se hubiera presentado la factura, adjuntarán el original o una copia de dicha factura al certificado de origen o a la licencia de exportación o a una copia de éstos. Las autoridades competentes facilitarán asimismo toda la información que hayan obtenido y que permita suponer que los datos que figuran en dichos documentos son inexactos.

2. Lo dispuesto en el apartado 1 se aplicará también a los controles de las declaraciones de origen.

3. Los resultados de los controles *a posteriori* mencionados en el apartado 1 se comunicarán a las autoridades competentes de la Comunidad en un plazo máximo de tres meses. En la información que se proporcione se indicará si el certificado, la licencia o la declaración en litigio corresponde a las mercancías exportadas y si dichas mercancías pueden ser objeto de exportación según el presente anexo. También se incluirán en dicha información, a petición de las autoridades competentes de la Comunidad, las copias de todos los documentos necesarios para esclarecer la situación y, en particular, el verdadero origen de las mercancías.

4. En caso de que los documentos citados pusiesen de manifiesto infracciones graves en el uso de las declaraciones de origen, el Estado miembro afectado informará del hecho a la Comisión. La Comisión remitirá la información a los demás Estados miembros. La Comunidad podrá decidir que las importaciones de los productos en cuestión en la Comunidad vayan acompañados de un certificado de origen ucraniano tal como se menciona en el apartado 1 del artículo 8 del apéndice 2.

5. El eventual recurso al procedimiento establecido en el presente artículo no constituirá un obstáculo para el despacho a libre práctica de los productos en cuestión.

**Artículo 4**

1. Si el procedimiento de verificación contemplado en el artículo 2 o la información recogida por las autoridades competentes de la Comunidad pusieran de manifiesto la existencia de una infracción a lo dispuesto en el presente anexo, las citadas autoridades solicitarán de Ucrania que efectúe o haga efectuar las investigaciones necesarias sobre las operaciones que constituyan o parezcan constituir una infracción a lo dispuesto en el presente anexo. Los resultados de dichas investigaciones se comunicarán a la Comunidad, junto con cualquier información útil que permita esclarecer el verdadero origen de las mercancías.
2. En el marco de las acciones emprendidas con arreglo a lo dispuesto en el presente anexo, las autoridades competentes de la Comunidad y las autoridades gubernamentales competentes de Ucrania intercambiarán toda la información que estimen adecuada para prevenir las infracciones a lo dispuesto en el presente anexo.
3. Cuando se establezca que las disposiciones del presente anexo se han infringido, la Comisión podrá tomar las medidas necesarias para prevenir la repetición de tales infracciones.

**Artículo 5**

La Comisión coordinará la acción emprendida por las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo a lo dispuesto en el presente anexo. Las autoridades competentes de los Estados miembros informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros de las acciones emprendidas y de los resultados obtenidos.

**Apéndice 7****LÍMITES CUANTITATIVOS**

(Toneladas)

Productos	1 de enero de 2004 al 31 de diciembre de 2004
<i>Productos laminados planos</i>	
SA1 (enrollados)	19 190
SA2 (chapa fuerte)	73 444
SA3 (los demás productos planos)	5 926
<i>SB Productos largos</i>	
SB1 (vigas)	2 583
SB2 (alambrón)	36 904
SB3 (los demás productos largos)	46 499

# COMISIÓN

## Tipo de cambio del euro <sup>(1)</sup>

19 de diciembre de 2003

(2003/C 311/02)

**1 euro =**

	Moneda	Tipo de cambio		Moneda	Tipo de cambio
USD	dólar estadounidense	1,2418	LVL	lats letón	0,6668
JPY	yen japonés	133,63	MTL	lira maltesa	0,4309
DKK	corona danesa	7,4425	PLN	zloty polaco	4,6548
GBP	libra esterlina	0,7029	ROL	leu rumano	40 732
SEK	corona sueca	9,1085	SIT	tólar esloveno	236,8
CHF	franco suizo	1,5552	SKK	corona eslovaca	41,133
ISK	corona islandesa	90,00	TRL	lira turca	1 773 170
NOK	corona noruega	8,332	AUD	dólar australiano	1,6835
BGN	lev búlgaro	1,9556	CAD	dólar canadiense	1,6585
CYP	libra chipriota	0,58521	HKD	dólar de Hong Kong	9,6443
CZK	corona checa	32,506	NZD	dólar neozelandés	1,9249
EEK	corona estonia	15,6466	SGD	dólar de Singapur	2,1203
HUF	forint húngaro	262,49	KRW	won de Corea del Sur	1 478,55
LTL	litas lituana	3,4523	ZAR	rand sudafricano	8,2825

<sup>(1)</sup> Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

## AYUDAS ESTATALES — ITALIA

**Ayuda C 65/03 (ex N 134/01) — Proyecto de Ley nº 106/1-A — «Ayuda a la creación de infraestructuras y servicios en el sector del transporte de mercancías, a la reestructuración del transporte de mercancías por carretera y al desarrollo del transporte combinado» (Región Friuli Venezia Giulia)**

### Invitación a presentar observaciones, en aplicación del apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE

(2003/C 311/03)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Por carta de 11 de noviembre de 2003, reproducida en la versión lingüística auténtica en las páginas siguientes al presente resumen, la Comisión notificó a Italia su decisión de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 del Tratado CE en relación con la ayuda antes citada.

La Comisión decidió no formular objeciones con respecto a otras medidas, descritas en la carta que sigue al presente resumen.

Las partes interesadas podrán presentar sus observaciones sobre la ayuda respecto de la cual la Comisión ha incoado el procedimiento en un plazo de un mes a partir de la fecha de publicación del presente resumen y de la carta siguiente, enviándolas a:

Comisión Europea  
Dirección General de Energía y Transportes  
Dirección de Transportes Terrestres  
B-1049 Bruselas  
Fax (32-2) 296 41 04.

Dichas observaciones serán comunicadas a Italia. La parte interesada que presente observaciones podrá solicitar por escrito, exponiendo los motivos de su solicitud, que su identidad sea tratada confidencialmente.

## RESUMEN

### 1. PROCEDIMIENTO

Por carta de 5 de febrero de 2001, registrada en Secretaría General el 9 de febrero de 2001, las autoridades italianas notificaron a la Comisión, con arreglo al apartado 3 del artículo 88 del Tratado CE, la medida de ayuda para el desarrollo del transporte combinado. La Secretaría General de la Comisión Europea registró esa notificación con el nº N 134/01.

Por encontrarse incompleta la notificación, la Comisión solicitó información complementaria mediante la carta D(01) 5496 de 5 de abril de 2001. La respuesta a la misma se recibió por correo el 20 de junio de 2001 y fue registrada con la referencia DG TREN A/61295.

La Comisión envió a las autoridades italianas el 27 de agosto de 2001 una carta solicitando ulterior información. Dichas autoridades solicitaron una prórroga del plazo de respuesta a esta solicitud mediante carta de 9 de octubre de 2001, registrada con la referencia DG TREN A/67862. La prórroga fue concedida por los servicios de la Comisión mediante carta de 9

de noviembre de 2001. El 19 de diciembre de 2001 tuvo lugar una reunión entre representantes de la Comisión y de las autoridades italianas. La respuesta a la segunda solicitud de información se recibió el 24 de julio de 2002 y fue registrada con la referencia DG TREN A/64121.

El 7 de octubre de 2002 la Comisión envió una nueva solicitud de información a la que recibió respuesta por carta de 21 de noviembre de 2002 que fue registrada con la referencia SG(2002) A/11582. El 18 de diciembre de 2002 se celebró una reunión con representantes de las autoridades italianas.

La Comisión solicitó aclaraciones complementarias mediante carta de 22 de enero de 2003. La carta de respuesta, fechada el 25 de marzo de 2003, fue registrada con la referencia DG TREN A/16616.

El 27 de mayo de 2003 la Comisión envió una última carta. La respuesta a la misma se recibió el 4 de julio de 2003 (SG A/6389). Las últimas aclaraciones se recibieron de la Representación Permanente de Italia mediante carta de 17 de julio de 2003 (SG A/6942).

## 2. DESCRIPCIÓN DE LA MEDIDA

### 2.1. Objetivo

El objetivo de la medida es ofrecer y modernizar la infraestructura y los servicios regionales con el fin de aumentar la eficacia de las actividades de transporte y desarrollar el transporte combinado en el sector. Igualmente, está destinada a reducir la contaminación medioambiental y a aumentar la seguridad del tráfico de mercancías.

### 2.2. Beneficiarios

Los beneficiarios de la ayuda serán las entidades privadas de cualquier Estado miembro de la Unión Europea que operen en el sector del transporte, tráfico y movimiento de mercancías (excepto por cuenta propia) que cuenten al menos con una sede operativa (oficinas, agencias, sucursales o filiales) en la Región de Friuli Venezia Giulia. Las empresas públicas tendrán asimismo acceso a la ayuda para el desarrollo de nuevos servicios ferroviarios y marítimos.

### 2.3. Tipo de ayuda e intensidad

La ayuda comprende las siguientes medidas:

a) Construcción de zonas de estacionamiento y asistencia para vehículos de transporte, tanto en tránsito como locales, [letra a) del apartado 1 del artículo 3 del Proyecto de Ley 106/1/A], realización y conversión de terminales de transporte así como adquisición de derechos de uso de partes de terminales ya existentes, construcción de almacenes y suministro del equipamiento necesario para transbordos [letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Proyecto de Ley 106/1/A].

Se considerarán subvencionables dentro de la ayuda arriba mencionada las iniciativas correspondientes a los siguientes objetivos (apartado 2 del artículo 4 del Proyecto de Reglamento de aplicación del Proyecto de Ley 106/1/A):

- Zonas de servicio equipadas para aumentar la eficacia y el flujo del transporte.
- Para los otros tipos de ayuda, transferencia de un volumen creciente de tráfico rodado a modos alternativos, tales como el ferroviario y el marítimo.
- Para ambos tipos de ayuda, se tendrá en cuenta la capacidad de realizar las obras en el plazo indicado en la solicitud y de ocasionar repercusiones mínimas en el medio ambiente.

Los beneficiarios han de garantizar a todos los operadores sin discriminación y en condiciones equitativas el acceso a las infraestructuras. Deben observar la legislación comunitaria sobre los procedimientos de adjudicación de contratos públicos al encomendar la gestión de las infraestructuras a terceros. La ayuda podrá ascender al 30 % de los costes subvencionables.

Se considerarán subvencionables los costes siguientes:

— La adquisición de zonas y los gastos técnicos o generales, dentro de los límites autorizados por la legislación regional sobre obras públicas (apartado 1 del artículo 6 del Proyecto de Reglamento de aplicación del artículo 7 del Proyecto de Ley 106/1/A).

— La adquisición de carretillas elevadoras, equipos elevadores y de transbordo de mercancías que hagan a la estructura financiada apta para el transporte combinado. Tales medios habrán de permitir realizar la transferencia modal de las unidades de carga del transporte por carretera al ferroviario o al marítimo.

b) Instalación y mejora de nuevos sistemas informáticos con el único fin de introducir y explotar nuevos tipos de flujos de tráfico de transporte combinado [letra a) del apartado 3 del artículo 3 del Proyecto de Ley 106/1/A]. Tales gastos se referirán a: sistemas telemáticos para el control de la flota, sistemas de a bordo para un control constante del estado y movimentación de los vehículos, y sistemas de gestión de las comunicaciones entre el sistema de control y el de a bordo. Estos sistemas deben permitir aumentar al máximo el rendimiento de la gestión informática-telemática del transporte combinado de mercancías. La ayuda podrá ascender hasta el 30 % de los costes subvencionables.

c) Adquisición de nuevos equipos destinados especialmente al transporte combinado: semirremolques, cajas móviles, contenedores y equipos de transbordo [letra b) del apartado 3 del artículo 3]. Los contenedores marítimos ISO serie 1 no pueden acogerse a la ayuda. La ayuda podrá ascender hasta el 30 % de los costes subvencionables.

d) Adquisición de nuevos equipos para la mejora de la seguridad del transporte marítimo tanto en los puertos como en los buques con normas de seguridad o medioambientales más elevadas que las vigentes a nivel nacional o comunitario (remolcadores convencionales, remolcadores de empuje, chalanas y embarcaciones del práctico). Las embarcaciones se utilizarán exclusivamente para el servicio y la asistencia de buques que fondeen o maniobren al atracar o zarpar de zonas comerciales o puertos de la región, quedando excluidas las actividades generales del tráfico marítimo.

La ayuda estará rigurosamente limitada a un máximo del 30 % de los gastos extraordinarios necesarios para lograr los objetivos de seguridad y protección del medio ambiente que sean más estrictos que los vigentes a nivel nacional o comunitario. Esta obligación quedará garantizada mediante la oportuna declaración de conformidad y controles aleatorios con arreglo a la normativa regional sobre contabilidad de gastos.

e) Adquisición de nuevos tractores de carretera que se ajusten a normas técnicas en materia de emisiones y seguridad más rigurosas que las vigentes a nivel nacional o comunitario (apartado 5 del artículo 3 del Proyecto de Ley 106/1/A). Quedan excluidas las normas ya adoptadas pero que no hayan entrado en vigor. La ayuda ascenderá a un máximo del 30 % (40 % en el caso de las PYME) del gasto adicional en que se haya incurrido para adecuarse a normas más rigurosas.

- f) Ayuda de inicio para el desarrollo de nuevos servicios ferroviarios y marítimos. Los beneficiarios serán entidades (públicas o privadas) que operen en el sector de la manipulación de cargas. La ayuda se concederá por un período no superior a tres años para la introducción de nuevos servicios de transporte ferroviario de mercancías con un punto de intercambio modal en los puertos comerciales o terminales multimodales en la región y para la introducción de nuevos servicios de cabotaje marítimo con salida o dirección a puertos comerciales de Friuli-Venezia Giulia (artículo 8 del Proyecto de Ley 106/1/A).

El pago se efectuará *ex-post*. La ayuda se limitará a un máximo del 30 % del coste real <sup>(1)</sup> soportado por los beneficiarios durante el primer año. Este límite se reducirá al 20 % el segundo año y al 10 % el tercer año.

Los beneficiarios deberán aplicar tarifas por el uso de los nuevos servicios de manera proporcional a la intensidad de la ayuda recibida (apartado 2 del artículo 5 del Proyecto de Reglamento de aplicación del artículo 7 del Proyecto de Ley 106/1/A).

#### 2.4. Procedimiento

Con el fin de dar la máxima publicidad al régimen de ayuda, éste será publicado en el Boletín Oficial de la región y se publicará un anuncio resumido en al menos dos periódicos diarios, uno de los cuales será de difusión nacional (artículo 3 del Proyecto de Reglamento de aplicación del artículo 7 del Proyecto de Ley 106/1/A).

#### 2.5. Presupuesto y duración de la medida de ayuda

El régimen estará vigente durante tres años a partir de la fecha en que lo autorice la Comisión Europea. El presupuesto ascenderá a 1 549 370,70 euros (3 mil millones de liras italianas) a lo largo de tres años.

### 3. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

#### 3.1. Existencia de ayuda

Conforme al régimen propuesto, los beneficiarios seleccionados reciben ayuda estatal para costes ocasionados por la inversión en transporte combinado, equipos viarios y marítimos, construcción de zonas de estacionamiento y asistencia en carretera, puesta en marcha de terminales de transporte combinado y nuevos servicios ferroviarios y marítimos. No obstante, otras empresas que operan en el mismo campo, ya sean nacionales o de otros Estados miembros, no reciben tales ayudas. Las medidas previstas, así pues, fortalecen la situación competitiva de los beneficiarios frente a otros operadores del mercado intra-comunitario.

<sup>(1)</sup> La diferencia entre los gastos en que haya incurrido el beneficiario y los ingresos que haya obtenido al prestar el servicio para el que se otorga la ayuda.

En vista de ello, la Comisión estima que el régimen de ayuda notificado es constitutivo de ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado CE y que, por tanto, debería prohibirse a no ser que se lo considere compatible con el mercado común en virtud de alguna de las excepciones previstas en el Tratado o en el Derecho derivado.

#### 3.2. Aplicabilidad de la excepción a la ayuda

La letra c) del apartado 3 del artículo 87 establece que las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común, podrán considerarse compatibles con el mercado común. El desarrollo del transporte combinado y de actividades que contribuyan a reducir la congestión viaria redundante, pues, en el interés común con arreglo a la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado, razón por la que lo allí dispuesto constituye el fundamento jurídico apropiado para analizar la ayuda notificada.

Es preciso, por tanto, comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en letra c) del apartado 3 del artículo 87.

#### — Construcción de zonas de estacionamiento y asistencia y puesta en marcha de terminales de transporte combinado

La dotación de zonas de estacionamiento y asistencia para el transporte viario de mercancías tendrá un efecto directo en el flujo del tráfico, reduciendo las interminables colas de camiones estacionados en carreteras ordinarias. La medida de ayuda reducirá la contaminación causada por el transporte por carretera y sus repercusiones en el medio ambiente.

La creación de terminales de transporte combinado, impulsará el uso del ferrocarril y otros modos de transporte inocuos para el medio ambiente haciendo de ellos alternativas competitivas al transporte de mercancías por carretera. El desarrollo de tales actividades es, pues, de interés común.

La aportación estatal se considera necesaria para la realización de los proyectos en interés de la Comunidad.

La Comisión considera habitualmente compatibles con el Tratado CE las ayudas a las infraestructuras del transporte cuando ascienden a un máximo del 50 % de los costes subvencionables. La intensidad de la ayuda prevista se sitúa en el 30 %, bien por debajo de este límite. La cantidad prevista puede considerarse proporcional para lograr la realización de los proyectos.

Italia se ha comprometido a respetar la legislación comunitaria sobre procedimientos de adjudicación de contratos públicos de servicios confiando la gestión de las infraestructuras a terceros.

Por último, Italia se obliga a analizar las perspectivas presentes y futuras de los flujos de tráfico antes de otorgar la ayuda para evitar distorsiones indebidas de la competencia.

La Comisión concluye, así pues, que la medida de ayuda propuesta, por ser compatible con el Tratado en virtud de la letra c) del apartado 3 de su artículo 87, no supone distorsión de la competencia.

— *Instalación y mejora de nuevos sistemas informáticos; adquisición de nuevos equipos destinados al transporte combinado*

En consonancia con sus prácticas habituales, la Comisión considera que la ayuda estatal para inversiones en sistemas informáticos y para equipos de transporte combinado, debería evaluarse conforme al apartado 3 del artículo 87 del Tratado CE (2).

Estima igualmente que la intensidad de la ayuda prevista contribuye al desarrollo del sector del transporte combinado sin suponer para el mercado condiciones contrarias al interés común.

La Comisión opina que la instalación y mejora de sistemas informáticos, así como la adquisición de equipos para el transporte combinado, no afectan al mercado de manera contraria al interés común por estar incluidas en lo previsto en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado (3).

— *Adquisición de nuevos equipos para la mejora de la seguridad del transporte marítimo en los puertos y adquisición de nuevos tractores de carretera*

De conformidad con el artículo 9 del Reglamento (CE) nº 1540/98 del Consejo de 29 de junio de 1998 sobre ayudas a la construcción naval (4), las ayudas destinadas a sufragar los gastos de las empresas de construcción, transformación y reparación navales para la protección del medio ambiente podrán ser consideradas compatibles con el mercado común si cumplen las normas establecidas en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (en lo sucesivo «las Directrices»).

Las medidas de ayuda notificadas se limitarán rigurosamente al 30 % de los gastos extraordinarios necesarios para lograr los objetivos de seguridad y protección del medio ambiente que

(2) Véase: Decisión de la Comisión de 4 de mayo de 1999, C 21/98 — Italia (DO L 227 de 28.8.1999, p. 12); Decisión de la Comisión de 8 de julio de 1999, N 121/99 — Austria (DO C 245 de 28.8.1999, p. 2); Decisión de la Comisión de 26 de octubre de 1999, N 293/99 — Bélgica (VIK) (DO C 55 de 26.2.2000, p. 11).

(3) Véase: Decisión de la Comisión de 9 de diciembre de 1998, N 598/98 — Países Bajos (DO C 29 de 4.2.1999, p. 13); Decisión de la Comisión de 4 de mayo de 1999, C 21/98 — Italia (DO L 227 de 28.8.1999, p. 12); Decisión de la Comisión de 8 de julio de 1999, N 121/99 — Austria (DO C 245 de 28.8.1999, p. 2); Decisión de la Comisión de 26 de octubre de 1999, N 293/99 — Bélgica (VIK) (DO C 55 de 26.2.2000, p. 11).

(4) DO L 202 de 18.7.1998.

sean más estrictos que los vigentes a nivel nacional o comunitario. Por consiguiente puede considerarse cumplido lo dispuesto en los puntos 29 y 37 de las Directrices.

Por lo que se refiere a la adquisición de nuevos tractores de carretera, ha de señalarse que la concesión de ayuda para la compra de nuevos vehículos puede autorizarse si tal incentivo va dirigido a objetivos generales de protección del medio ambiente o de seguridad y si representa una compensación por los costes de normas técnicas más elevadas que las establecidas por la legislación nacional o comunitaria.

Los costes subvencionables previstos en el apartado 5 del artículo 3 del proyecto de Ley 106/1/A se limitan a los costes por inversiones extraordinarias necesarios para hacer frente a objetivos medioambientales más rigurosos que los vigentes en virtud de la legislación nacional o comunitaria. La ayuda prevista no sobrepasará el tope establecido en los puntos 29 (30 %) y 35 (bonificación del 10 % para PYME) de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (5).

— *Ayuda para el desarrollo de nuevos servicios ferroviarios y marítimos*

La Comisión observa que la ayuda notificada para nuevos servicios ferroviarios y de navegación marítima de corta distancia constituye ayuda de funcionamiento que, en principio, es incompatible con el Tratado (6). Tal tipo de ayuda puede autorizarse únicamente con carácter excepcional (7).

El Libro blanco sobre la política de transportes (8) impulsa la utilización del ferrocarril y otros modos de transporte respetuoso con el medio ambiente que lleguen a ser alternativas competitivas al transporte por carretera. Asimismo, en su comunicación sobre el desarrollo de la navegación de corta distancia (9), la Comisión subraya el papel del transporte marítimo a la hora de fomentar la movilidad segura y sostenible, de fortalecer la cohesión comunitaria y de aumentar la eficacia del transporte mediante un planteamiento intermodal.

Sin embargo, la Comisión debe quedar convencida de que esta medida no lleva a una distorsión de la competencia contraria al interés común aunque el objetivo de la ayuda al funcionamiento prevista se adecue a la política de la Comisión de alcanzar un mejor reparto de los modos de transporte.

(5) DO C 37 de 3.2.2001, p. 3.

(6) Véanse en particular las decisiones de incoar el procedimiento previsto en el apartado 2 del artículo 88 en el asunto C 2/97 de 20 de enero de 1997 (DO C 93 de 22.3.1997) y C 21/98 de 4.5.1999 (DO C 227 de 28.8.1999).

(7) Véase: Directrices comunitarias sobre ayudas estatales en favor del medio ambiente (DO C 72 de 10.3.1994); Directrices sobre las ayudas de estado de finalidad regional (DO C 74 de 10.3.1998); Directrices comunitarias sobre ayudas estatales al sector agrario (DO C 28 de 1.2.2000).

(8) Libro Blanco — La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad White Paper; European transport policy for 2010: time to decide. COM(2001) 370.

(9) DO C 37 de 3.2.2001.

En la fase actual, la Comisión mantiene reservas en cuanto a que las disposiciones de aplicación supongan una garantía de la necesidad y estricta proporcionalidad de las medidas para transferir el transporte de mercancías de la carretera a otros modos más respetuosos del medio ambiente. Las dudas de la Comisión se refieren en concreto a los siguientes puntos:

#### Viaabilidad de las medidas de ayuda

Además de los servicios nacionales, la medida está encaminada a impulsar la creación de servicios entre la región y Europa central y oriental. La Comisión considera que, para que el proyecto resulte viable a largo plazo, las autoridades italianas han de garantizar el apoyo de las autoridades de los Estados afectados.

El beneficiario ha de imponer tarifas por el uso de los nuevos servicios de manera proporcional con la intensidad de la ayuda recibida. Ahora bien, esta obligación no parece suficiente para asegurar la viabilidad de los servicios en el futuro.

#### Proporcionalidad

La intensidad prevista del 30 % de los costes reales (la diferencia entre los gastos en que haya incurrido el beneficiario y los ingresos que haya obtenido al prestar el servicio para el que se otorga la ayuda) no supone una garantía de que el límite de ayudas habitual <sup>(10)</sup> del 30 % de los costes subvencionables vaya a respetarse.

#### Inexistencia de distorsión indebida de la competencia

La medida de ayuda prevista no debe dar lugar a un desvío de los flujos de tráfico entre puertos próximos o servicios intermodales existentes, atrayendo, así, un tráfico que ya se realiza de manera intermodal. En la actualidad, el régimen previsto de ayuda no ofrece garantías suficientes en este sentido.

Por otra parte, el régimen no incluye mecanismos que aseguren que el grado de distorsión de la competencia resultante de la medida sería aceptable.

Por último, la Comisión considera que la transparencia e igualdad de trato de los operadores no quedan garantizadas. La publicación en el Boletín Oficial de la región y un anuncio resumido en al menos dos periódicos diarios, uno de los cuales será de difusión nacional, no parecen ser suficientes.

En vista de lo anterior, la Comisión tiene dudas en cuanto a la compatibilidad de la ayuda al funcionamiento para la apertura de servicios ferroviarios y marítimos respecto a lo dispuesto en la letra c) del apartado 3 del artículo 87 del Tratado.

<sup>(10)</sup> Intensidad máxima de la ayuda contemplada en la propuesta Marco Polo, COM(2002) 54 final de 4.2.2002; C 65/2000 — Francia — Aide au démarrage des services maritimes (DO C 37 de 3.2.2001).

#### CARTA

«Con la presente la Comisión 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 Comisión, 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 Comisión europea con il N 134/01.

2. Poiché la notifica risultava incompleta, la Comisión 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 Comisión 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 Comisión hanno concesso la proroga richiesta con lettera del 9.11.2001. In data 19.12.2001 si è svolta una riunione tra rappresentanti della Comisión 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 Comisión 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 Comisión 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 Comisión 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'AIUTO

##### 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-Fuernditz, in Carinzia (Austria), l'interporto di Padova e l'interporto di Lubiana.

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

## II.4. Tipologia ed intensità degli aiuti

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Saranno considerate ammissibili le seguenti spese:

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

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

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

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

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

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

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

21. Sono considerate ammissibili le spese per:

Dotazioni per gli interventi antinquinamento, costituite da:

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

Sicurezza:

- propulsori con potenza maggiorata (tipo Voith) ed attrezzatura speciale (verricelli potenziati) per l'aggancio in sicurezza delle navi petroliere, nel servizio di accompagnamento («escort-service») dai punti di fonda agli accosti portuali; tale servizio è aggiuntivo rispetto al normale servizio di rimorchio portuale;
- dotazioni di pronto intervento in caso di incendi: impianti antincendio (FIFI1) 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 tracciature 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>(11)</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>(11)</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 1º 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. 106/1/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 notificatole 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 (16).

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

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

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

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

#### — *Acquisto di beni strumentali destinati al trasporto combinato*

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

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

72. Come la Commissione ha già più volte affermato (18), gli aiuti agli investimenti in unità per il trasporto combinato possono essere autorizzati qualora 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.

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

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

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

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

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

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

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

77. Gli aiuti notificati verranno erogati entro il limite massimo del 30 % dei sovraccosti necessari al perseguitamento 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 sovraccapacità come l'autotrasporto di merci, in linea di massima non possono essere concessi contributi per l'acquisto di veicoli di trasporto.

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

(²⁰) GU L 202 del 18.7.1998.

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

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

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

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

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

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

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

(²¹) GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

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

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

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

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

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

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

88. Proporzionalità. La prevista intensità del 30 % dei costi reali (definiti come differenza tra costi sostenuti e ricavi percepiti dal beneficiario per l'espletamento del servizio oggetto di contributo) non garantiscono che venga rispettato il consueto massimale di aiuto<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 garantiscono 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 suseposte considerazioni, la Commissione ha deciso:

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

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

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

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

(26) L'intensità massima dell'aiuto contemplata nella proposta Marco Polo; doc. COM(2002) 54 def., del 4 febbraio 2002.

C 65/2000, Francia «Aiuti all'apertura di linee di trasporto marittimo a corto raggio» (GU C 37 del 3.2.2001, pag. 16).

**Anuncio de inicio de un procedimiento de investigación relativo a los obstáculos al comercio tal como se definen en el Reglamento (CE) nº 3286/94 del Consejo, que representan las medidas y las prácticas impuestas por la República de Turquía al comercio de productos farmacéuticos**

(2003/C 311/04)

El 9 de octubre de 2003, la Comisión recibió una denuncia basada en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 3286/94<sup>(1)</sup> del Consejo (denominado en lo sucesivo «el Reglamento»).

**1. DENUNCIANTE**

La denuncia fue presentada por la EFPIA (Federación Europea de Industrias y Asociaciones Farmacéuticas) en nombre de las empresas comunitarias miembros de la Federación que exportan o desean exportar a la República de Turquía los productos a los que se refiere la denuncia. La EFPIA es una asociación sin ánimo de lucro que tiene por objeto el fomento de la industria farmacéutica y la realización de sus objetivos en los ámbitos científico, técnico, económico y jurídico.

**2. PRODUCTOS**

Los productos objeto de la investigación son los productos farmacéuticos correspondientes a los códigos de la Nomenclatura Combinada 2936-2939, 2941 y 3001-3006.

No obstante, el procedimiento de investigación iniciado por la Comisión podrá abarcar también otros productos, en particular, aquéllos con respecto a los cuales las partes interesadas, dándose a conocer en el plazo indicado más adelante (en el punto 8), puedan demostrar que se ven afectados por las prácticas denunciadas.

**3. ASUNTO**

La denuncia alude a la existencia de obstáculos al comercio supuestamente derivados de la imposición, por parte de Turquía, de prácticas y medidas que llevan aparejada una falta de transparencia y una aplicación discriminatoria del sistema de importación, venta y comercialización de productos farmacéuticos y, en particular, una discriminación en la fijación de los precios, en los procedimientos de autorización de la comercialización y en el establecimiento de canales de distribución de los productos farmacéuticos. Alega asimismo la falta de protección de los datos comerciales confidenciales comunicados en el marco del procedimiento de autorización de la comercialización.

**4. ALEGACIONES EN RELACIÓN CON LOS OBSTÁCULOS AL COMERCIO**

EFPIA alega que las prácticas de Turquía mencionadas en el punto 3 constituyen obstáculos al comercio en el sentido del apartado 1 del artículo 2 del Reglamento. Dichas prácticas son las siguientes:

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) nº 3286/94 de 22 diciembre de 1994 por el que se establecen procedimientos comunitarios en el ámbito de la política comercial común con objeto de asegurar el ejercicio de los derechos de la Comunidad en virtud de las normas comerciales internacionales, particularmente las establecidas bajo los auspicios de la organización Mundial del Comercio (OMC) (DO L 349 de 31.12.1994, p. 71), cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) nº 356/95 (DO L 41 de 23.2.1995, p. 3).

**a) Aplicación discriminatoria del régimen de importación, venta y comercialización de productos farmacéuticos, en particular, en lo que respecta al sistema de fijación de los precios de mercado y de los márgenes, al sistema de reembolso, a la obligación de producción local y al sistema de distribución**

El denunciante alega que en la República de Turquía existe una discriminación de hecho y de derecho en la aplicación del régimen de importación, venta y comercialización de productos farmacéuticos, en particular, en lo que respecta a los procedimientos de autorización de la comercialización, a la distribución y a los sistemas de fijación de los precios y de reembolso, en detrimento de los medicamentos importados. En opinión del denunciante, esta situación provoca un trato menos favorable de los productos farmacéuticos importados frente a los productos genéricos e innovadores producidos localmente y privilegia a los productos turcos a través del régimen de reembolso.

EFPIA alega que dichas prácticas suponen una infracción al artículo I del GATT de 1994 (principio de nación más favorecida NMF), al apartado 4 del artículo III del GATT de 1994 (principio de trato nacional), al apartado 1 del artículo X del GATT de 1994 (transparencia y publicación de los reglamentos comerciales), a la letra a) del apartado 3 del artículo X del GATT de 1994 (administración y aplicación uniforme e imparcial de leyes y reglamentos) y a los apartados 1 y 2 del artículo 2 del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio (aplicación de los reglamentos técnicos). Además, el denunciante alega que las prácticas y medidas comerciales aplicadas por Turquía infringen el apartado 1 del artículo 11 (eliminación de las prohibiciones) y el artículo 2 del Acuerdo sobre Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio (TRIMs) (prohibición de las medidas de inversión ligadas al comercio que infringen los artículos III y XI del GATT).

**b) Otras alegaciones en relación con los obstáculos al comercio**

Otro obstáculo denunciado es la falta de protección de los datos comerciales confidenciales remitidos en el marco del procedimiento de autorización de la comercialización. EFPIA considera que este obstáculo comercial constituye una clara infracción al apartado 3 del artículo 39 del Acuerdo sobre Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el comercio (ADPIC).

Por último, el denunciante alega que, tomados en su conjunto, el impacto de los diversos procesos y procedimientos de reglamentación arbitrarios y la falta de transparencia constituyen una infracción a la obligación que incumbe a Turquía en virtud de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo XXIII del GATT de 1994.

A la luz de los datos disponibles y del material probatorio remitido, la Comisión cree que existen indicios racionales suficientes de que las medidas y prácticas aplicadas por Turquía mencionadas anteriormente, en particular, la aplicación discriminatoria del régimen de importación, venta y comercialización de productos farmacéuticos, así como las medidas sobre distribución, y sobre fijación de precios y de márgenes, discriminan a los productos importados y, por lo tanto, parecen infringir los artículos mencionados.

## 5. ALEGACIÓN EN RELACIÓN CON LOS EFECTOS COMERCIALES ADVERSOS

EFPIA alega que sus miembros están padeciendo efectos comerciales adversos en el sentido del apartado 4 del artículo 2 del Reglamento y que en un futuro inmediato dichos efectos podrían afectarles aún en mayor medida.

Como prueba principal de los efectos comerciales adversos de las medidas legislativas y de las prácticas comerciales no transparentes, discriminatorias y restrictivas aplicadas por Turquía cabe citar la disminución de las ventas y la pérdida de ingresos derivadas, fundamentalmente, de una aplicación poco transparente y discriminatoria de los sistemas de fijación de precios y de reembolso. También provoca efectos adversos la obligación de producción local, que lleva aparejados costes significativos para la industria farmacéutica europea y una reducción de la competitividad derivada de la imposibilidad de realizar economías de escala. Esto tiene a su vez importantes repercusiones en términos de pérdida de inversiones, ingresos fiscales y empleo debido al traslado obligatorio de la producción a Turquía.

Asimismo, se han aportado pruebas de otros efectos adversos, como las pérdidas comerciales derivadas de la apropiación indebida y la utilización incorrecta por parte de las empresas turcas de los datos elaborados por empresas de la Comunidad, que a continuación se emplean para la producción y la comercialización de copias de los productos innovadores.

Todos estos elementos parecen constituir pruebas de la existencia de efectos comerciales adversos en el sentido del apartado 4 del artículo 2 del Reglamento.

## 6. INTERÉS COMUNITARIO

La industria farmacéutica es una fuente de empleo importante en la Unión Europea: en 2001 dicho sector empleó a unas 580 000 personas. Con un porcentaje del 19 %, las exportaciones representan una parte significativa del volumen de negocios de la industria farmacéutica.

Debido a ello, resulta fundamental proteger, mediante la eliminación de los obstáculos al comercio, la igualdad de trato de los productos farmacéuticos de la UE en mercados de terceros países que, como el de Turquía, registran un rápido crecimiento. Asimismo, resulta importante garantizar el cumplimiento por parte de los socios comerciales de la UE de las obligaciones que les incumben en virtud de los Acuerdos en el seno de la OMC. La Comunidad se halla asimismo interesada en garantizar una aplicación adecuada del Acuerdo de Unión Aduanera entre la CE y Turquía, que establece una relación particularmente estrecha entre ambas partes. Muchos de los problemas que se abordan en la presente denuncia en virtud

del Reglamento sobre Obstáculos al Comercio han sido ya objeto de discusión en seno del Comité conjunto de Unión Aduanera CE-Turquía, el Comité de Asociación CE-Turquía y el Consejo de Asociación CE-Turquía, si bien hasta el momento no se les ha dado una solución satisfactoria. En el curso de la presente investigación, la Comisión seguirá explorando la posibilidad de solucionar los problemas de acceso al mercado a través de la instauración de un diálogo bilateral, teniendo en cuenta asimismo las obligaciones asumidas por Turquía en virtud del Acuerdo de Unión Aduanera con la CE.

Teniendo en cuenta todo lo expuesto anteriormente, resulta de interés para la Comunidad incoar un procedimiento de investigación en virtud del Reglamento sobre Obstáculos al Comercio.

## 7. PROCEDIMIENTO

Tras decidir, una vez consultado el Comité Consultivo establecido en el Reglamento, que se dispone de suficientes pruebas para justificar el inicio de un procedimiento de investigación con objeto de considerar los elementos de hecho y de derecho, y que ello es necesario en interés de la Comunidad, la Comisión ha iniciado una investigación de conformidad con el artículo 8 del Reglamento.

Las partes interesadas podrán darse a conocer y comunicar sus opiniones por escrito sobre los problemas concretos planteados por el denunciante, facilitando pruebas al respecto.

Por otra parte, la Comisión oirá a las partes que lo soliciten por escrito cuando se hayan dado a conocer, siempre que éstas se encuentren directamente afectadas por el resultado del procedimiento.

Este anuncio se publica de conformidad con la letra a) del apartado 1 del artículo 8 del Reglamento.

## 8. PLAZO

La información relacionada con el presente asunto y las solicitudes de audiencia deberán recibirse en la Comisión, como muy tarde, treinta días después de la fecha de publicación del presente anuncio. Tanto la información como las solicitudes deberán remitirse a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Comercio  
Sr. Ignacio García Bercero, DG Trade D.3  
CHAR 9/74  
B-1049 Bruselas  
Fax (32-2) 299 32 64.

**Solicitud de declaración negativa/Notificación de conformidad con el formulario A/B****Asunto COMP/D1/38.827**

(2003/C 311/05)

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

1. El 1 de septiembre de 2003, la Comisión recibió de Società Per I Servizi Bancari (SSB Spa), Banksys SA e Interpay Nederland BV una solicitud de declaración negativa, a efectos del apartado 1 del artículo 81 del Tratado CE, o una notificación para obtener la exención, con arreglo al apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE, de un acuerdo sobre la creación de una empresa en participación de servicios de procesamiento de tarjetas internacionales de crédito y débito a escala europea.

2. El objetivo del acuerdo de empresa en participación notificado es doble:

- desarrollar los servicios financieros relativos al procesamiento de tarjetas y proporcionar estos servicios —la emisión y adquisición de tarjetas internacionales de crédito y débito— a clientes de terceras partes en nuevos mercados geográficos más allá de los mercados interiores (a saber, Bélgica, Italia y los Países Bajos) de los accionistas fundadores;
- actuar como subcontratista de las empresas matrices para el procesamiento de las operaciones con tarjetas de pago internacionales de crédito y débito que los accionistas fundadores facilitan a sus clientes como parte de sus servicios financieros en sus mercados nacionales; las empresas matrices han acordado no competir con la empresa en participación, cediéndole en exclusividad la prestación de servicios de subcontratación en los nuevos mercados geográficos.

3. El 24,5 % de la empresa en participación pertenecerá a Banksys, el 24,5 % a Interpay y el 51 % a SSB. Dicha empresa se constituirá como sociedad anónima de Derecho belga con sede en Bruselas.

4. Tras un análisis preliminar, la Comisión considera que la empresa en participación notificada carece de plenas funciones y, por tanto, podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17.

5. La Comisión invita a los terceros interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre el acuerdo notificado.

6. Las observaciones deberán llegar a la Comisión en un plazo máximo de treinta días desde la fecha de la presente publicación. Pueden enviarse por fax [(32-2) 295 01 28] o por correo, indicando la referencia COMP/D1/38.827 SSB, Banksys, Interpay, a la dirección siguiente:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Dirección D  
Unidad D-1 (Servicios financieros)  
B-1049 Bruselas.

---

## Notificación de acuerdos de cooperación

### Asunto COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Creación de una alianza de cajeros automáticos

(2003/C 311/06)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

El 12 de septiembre de 2003, la Comisión recibió una notificación, con arreglo a los artículos 2 y 4 del Reglamento nº 17 del Consejo, de los siguientes miembros de la «ATM-Alliance» (alianza de cajeros automáticos): Barclays plc, Bank of America Corporation, The Bank of Nova Scotia, Westpac Banking Corporation, Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG y BNP Paribas (las «partes»).

A través de los acuerdos notificados, las partes pretenden proporcionar a sus clientes titulares de una tarjeta bancaria la posibilidad de retirar dinero de sus cajeros automáticos desde cualquier lugar del mundo sin pago de recargo alguno y sin comisiones de gestión o con una comisión reducida. El recargo es la tarifa que el operador de un cajero automático cobra directamente a los titulares de las tarjetas de otros bancos al retirar su dinero. Las comisiones de gestión son la tarifa que los titulares de las tarjetas abonan a su propio banco cuando utilizan las redes de cajeros automáticos de otros bancos. La alianza está básicamente abierta a un número ilimitado de miembros, aunque sujeta a criterios comerciales y técnicos, y la gestiona una empresa («LLC») fundada por las partes mencionadas.

Conforme a los «Acuerdos de Exención de las Comisiones», LLC no puede firmar un acuerdo de exención de la comisión de recargo con otra entidad financiera que ejerza actividades bancarias minoristas o posea o gestione una red importante de cajeros automáticos implantada fundamentalmente en el territorio de las partes sin previo consentimiento escrito de la parte en dicho territorio. Igualmente, no se permite a las partes ampliar el beneficio de los Acuerdos de Exención de las Comisiones a los afiliados existentes o a los bancos adquiridos con actividad empresarial en el territorio exclusivo de otras partes, a menos que LLC esté de acuerdo. El territorio exclusivo se define como el mercado nacional de una parte o como un territorio en que ésta ejerce principalmente sus actividades bancarias minoristas.

Asimismo, las partes son libres de firmar o de mantener acuerdos independientes de exención de la comisión de recargo, de gestión o de otras tasas relacionadas con los cajeros automáticos en sus propios territorios o en países que no sean territorio exclusivo de otras partes. Sin embargo, ninguna de ellas puede firmar un acuerdo independiente relativo a la comisión de recargo con bancos situados en el territorio exclusivo de otra parte sin previo consentimiento escrito de LLC.

Tras un análisis preliminar, la Comisión considera que los acuerdos notificados podrían entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento nº 17.

La Comisión invita a los terceros interesados a que le presenten sus posibles observaciones sobre los acuerdos notificados.

Las observaciones deberán llegar a la Comisión en un plazo máximo de veinte días desde la fecha de la presente publicación. Pueden enviarse por fax [(32-2) 296 98 07] o por correo, indicando la referencia COMP/D1/38.818 ATM-Alliance, a la siguiente dirección:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Dirección D/Unidad D1 (Servicios financieros)  
B-1049 Bruselas.

**RELACIÓN DE LAS PROPUESTAS LEGISLATIVAS Y OTROS DOCUMENTOS COM ADOPTADOS POR LA COMISIÓN EN 2003 (PRIMERA PARTE)**

(2003/C 311/07)

COM	2003	1	F			13.1.2003	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas
COM	2003	2	F			15.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se modifican las medidas antidumping impuestas por el Reglamento (CE) nº 1603/2000 del Consejo a las importaciones de etanolaminas originarias de los Estados Unidos de América
COM	2003	3	F			15.1.2003	Propuesta de Decisión del Consejo relativa a medidas de protección contra la enfermedad de Newcastle en los Estados Unidos de América
COM	2003	4	F			14.1.2003	Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de las orientaciones generales de política económica de 2002
COM	2003	5	F			14.1.2003	Comunicación de la Comisión: Optar por el crecimiento: Conocimiento, innovación y empleo en una sociedad cohesiva. Informe al Consejo Europeo de primavera, de 21 de marzo de 2003, sobre la estrategia de Lisboa de renovación económica, social y medioambiental
COM	2003	6	F			14.1.2003	Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. El futuro de la Estrategia Europea de Empleo (EEE) «Una estrategia para el pleno empleo y mejores puestos de trabajo para todos»
COM	2003	7	F			16.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se modifican las medidas antidumping impuestas por el Reglamento (CE) nº 299/2001 del Consejo a las importaciones de permanganato potásico originarias de la República Popular de China
COM	2003	8	F			16.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establece un derecho antidumping definitivo sobre las importaciones de determinadas chapas eléctricas con granos orientados originarias de Rusia
COM	2003	9	F			16.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se modifican las medidas antidumping impuestas por el Reglamento (CE) nº 1824/2001 del Consejo a las importaciones de encendedores de bolsillo no recargables, de gas y de piedra, originarias de la República Popular de China y de Taiwán
COM	2003	10	F			16.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se modifican las medidas antidumping impuestas por el Reglamento (CE) nº 495/98 del Consejo y por el Reglamento (CE) nº 2413/95 del Consejo a las importaciones de ferrosiliciomanganeso originarias de la República Popular de China y de Ucrania
COM	2003	11	F			22.1.2003	Dictamen de la Comisión con arreglo a la letra c) del párrafo tercero del apartado 2 del artículo 251 del Tratado CE, sobre las enmiendas del Parlamento europeo a la Posición común del Consejo sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 83/477/CEE del Consejo sobre la protección de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al amianto durante el trabajo
COM	2003	12	F			16.1.2003	Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición de la Comunidad en el Consejo de asociación respecto de la aplicación del artículo 84 del Acuerdo euro-mediterráneo por el que se crea una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino de Marruecos, por otra
COM	2003	13	F			17.1.2003	Propuesta de Decisión del Consejo relativa a la posición comunitaria que deberá adoptarse en el Consejo de cooperación creado por el Acuerdo de colaboración y cooperación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y la Federación de Rusia, por otra, en relación con el establecimiento de normas de procedimiento para la solución de diferencias, con arreglo de dicho Acuerdo

COM	2003	14	F		16.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se modifica el Reglamento (CEE) nº 2092/91 sobre la producción agrícola ecológica y su indicación en los productos agrarios y alimenticios
COM	2003	15	F		21.1.2003	Informe de la Comisión a la autoridad presupuestaria sobre la situación a 31 de diciembre de 2001 de las garantías del presupuesto general
COM	2003	16	F		24.1.2003	Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo: Hacia un instrumento jurídicamente vinculante de las Naciones Unidas para promover y proteger los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad
COM	2003	17	F		21.1.2003	Libro Verde: Política espacial europea
COM	2003	18	F		24.1.2003	Propuesta de Directiva del Consejo sobre el control de las fuentes radiactivas selladas de actividad elevada
COM	2003	19	F		22.1.2003	Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo. Tercer Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las estadísticas relativas al número de animales utilizados para experimentación y otros fines científicos en los Estados miembros de la Unión Europea
COM	2003	20	F		20.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo relativo a la intervención de las autoridades aduaneras en los casos de mercancías sospechosas de vulnerar determinados derechos de propiedad intelectual y a las medidas que deben tomarse respecto de las mercancías que vulneren determinados derechos de propiedad intelectual
COM	2003	21	F		21.1.2003	Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre la aplicación de la Carta Europea de la Pequeña Empresa
COM	2003	22	F		22.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 772/1999 por el que se establecen derechos antidumping y compensatorios definitivos sobre las importaciones de salmón atlántico de piscifactoría originario del Noruega
COM	2003	23	F	1	21.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establecen disposiciones comunes aplicables a los regímenes de ayuda directa en el marco de la política agrícola común y por el que se instauran regímenes de ayuda a los productores de determinados cultivos
COM	2003	23	F	2	21.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1257/1999 sobre la ayuda al desarrollo rural a cargo del Fondo Europeo de Orientación y de Garantía Agrícola (FEOGA) y se deroga el Reglamento (CE) nº 2826/2000
COM	2003	23	F	3	21.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los cereales
COM	2003	23	F	4	21.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establece la organización común del mercado del arroz
COM	2003	23	F	5	21.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo sobre la organización común del mercado de los forrajes desecados para las campañas de comercialización 2004/05 a 2007/08
COM	2003	23	F	6	21.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 1255/1999 por el que se establece la organización común de mercados en el sector de la leche y de los productos lácteos
COM	2003	23	F	7	21.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo por el que se establece una tasa en el sector de la leche y de los productos lácteos
COM	2003	26	F		21.1.2003	Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo: Pensar a pequeña escala dentro de una Europea ampliada
COM	2003	27	F		21.1.2003	Libro verde: El espíritu empresarial en Europea

COM	2003	29	F			17.1.2003	Propuesta de Directiva de Consejo por la que se modifica la Directiva 78/660/CEE por lo que se refiere a las cantidades expresadas en euros
COM	2003	30	F			23.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo relativo a la aplicación por parte de la Comunidad de las disposiciones arancelarias establecidas en el Acuerdo de Asociación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República de Chile, por otra
COM	2003	31	F			27.1.2003	Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la concesión de una excepción con arreglo al apartado 2 del artículo 19 del Tratado CE, presentada en virtud del apartado 3 del artículo 14 de la Directiva 93/109/CE sobre el sufragio activo y pasivo en las elecciones al Parlamento Europeo
COM	2003	32	F	1		30.1.2003	Propuesta de Directiva (Euratom) del Consejo por la que se definen las obligaciones básicas y los principios generales en el ámbito de la seguridad de las instalaciones nucleares
COM	2003	32	F	2		30.1.2003	Propuesta de Directiva (Euratom) del Consejo relativa a la gestión del combustible nuclear gastado y los residuos radiactivos
COM	2003	33	F			27.1.2003	Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la higiene de los productos alimenticios. Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas específicas de higiene de los alimentos de origen animal (presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE)
COM	2003	34	F			30.1.2003	Comunicación de la Comisión. Segundo informe intermedio sobre la cohesión económica social
COM	2003	35	F			27.1.2003	Propuesta de Decisión del Consejo por la que se prorroga la duración de la Decisión del Consejo 2002/148/CE por la que se dan por concluidas las consultas iniciadas con Zimbabue en aplicación del artículo 96 del Acuerdo de asociación ACP-CE
COM	2003	36	F			29.1.2003	Informe de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo sobre las estadísticas coyunturales
COM	2003	37	F			30.1.2003	Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. Situación sobre la aplicación de los documentos de evaluación conjunta relativos a las políticas de empleo en los países candidatos
COM	2003	38	F			24.1.2003	Propuesta modificada de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (CE) nº 2236/95 del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas (presentada por la Comisión de conformidad con el apartado 2 del artículo 250 del Tratado CE)
COM	2003	39	F			29.1.2003	Propuesta de Reglamento del Consejo relativo a la autorización de un aditivo en la alimentación animal
COM	2003	40	F			30.1.2003	Comunicación de la Comisión. Informe de situación de la reforma
COM	2003	42	F			31.1.2003	Informe de la Comisión al Parlamento Europeo y el Consejo sobre la puesta en práctica y la evaluación de las actividades comunitarias en favor de los consumidores en el período 1999-2001 con arreglo al marco general establecido por la Decisión 283/1999/CE
COM	2003	44	F			31.1.2003	Propuesta de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece un marco general para la financiación de acciones comunitarias en apoyo de la política de los consumidores en el período 2004-2007
COM	2003	46	F			30.1.2003	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a las medidas y procedimientos destinados a garantizar el respeto de los derechos de propiedad intelectual

**Notificación previa de una operación de concentración  
(asunto COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics)**

**Asunto susceptible de ser tratado por procedimiento simplificado**

(2003/C 311/08)

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

1. El 12 de diciembre de 2003 y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo <sup>(1)</sup>, modificado por el Reglamento (CE) nº 1310/97 <sup>(2)</sup>, la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que la empresa Platinum Equity LLP («Platinum» EEUU) adquiere el control único, a efectos de lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 3 del Reglamento, de la empresa Hays Logistics («Hays Logistics» Reino Unido), actualmente parte del grupo Hays plc, a través de adquisición de acciones y activos.

2. Ámbito de actividad de las empresas implicadas:

- Platinum: compañía especializada en la adquisición y dirección estratégica de empresas a nivel mundial,
- Hays Logistics: empresa activa en la prestación de servicios logísticos a nivel europeo.

3. Tras haber realizado un examen preliminar, la Comisión considera que la concentración notificada podría entrar en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89. No obstante, se reserva la posibilidad de tomar una decisión definitiva sobre este punto. De conformidad con la Comunicación de la Comisión sobre el procedimiento simplificado para tramitar determinadas operaciones de concentración con arreglo al Reglamento (CEE) nº 4064/89 <sup>(3)</sup>, se hace notar que este caso es susceptible de ser tratado por el procedimiento establecido en dicha Comunicación.

4. La Comisión insta a los terceros interesados a que le presenten sus observaciones eventuales con respecto a la propuesta de concentración.

Las observaciones deberán obrar en poder de la Comisión en un plazo máximo de diez días naturales a contar desde el día siguiente a la fecha de esta publicación. Podrán enviarse por fax [(32-2) 296 43 01/296 72 44] o por correo, indicando la referencia COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics, a la dirección siguiente:

Comisión Europea  
Dirección General de Competencia  
Registro de Operaciones de Concentración  
J-70  
B-1049 Bruxelles/Brussel.

---

<sup>(1)</sup> DO L 395 de 30.12.1989, p. 1; rectificación en el DO L 257 de 21.9.1990, p. 13.

<sup>(2)</sup> DO L 180 de 9.7.1997, p. 1; rectificación en el DO L 40 de 13.2.1998, p. 17.

<sup>(3)</sup> DO C 217 de 29.7.2000, p. 32.

**No oposición a una concentración notificada****(Asunto COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft)**

(2003/C 311/09)

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

El 12 de diciembre de 2003 la Comisión decidió no oponerse a la concentración de referencia y declararla compatible con el mercado común. Esta decisión se basa en lo dispuesto en la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento (CEE) nº 4064/89 del Consejo. El texto completo de la decisión está disponible únicamente en inglés y se hará público después de liberado de cualquier secreto comercial que pueda contener. Estará disponible:

- en versión papel en las oficinas de ventas de la Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas (véase la lista en la última página),
- en formato electrónico en la versión «CEN» de la base de datos CELEX, con el número de documento 303M3319. CELEX es el sistema de documentación automatizado de la legislación de la Comunidad Europea.

Podrá obtenerse más información en la dirección siguiente:

EUR-OP  
Información, Mercadotecnia y Relaciones Públicas  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tel. (35 2) 29 29-427 18, fax (35 2) 29 29-427 09.

---

## III

(*Informaciones*)

## COMISIÓN

### MEDIA PLUS (2001-2005)

**Ejecución del programa de estímulo al desarrollo, la distribución y la promoción de obras audiovisuales europeas**

**Anuncio de convocatoria de propuestas 92/03**

**Apoyo a la distribución transnacional de películas europeas y la integración en redes de los distribuidores europeos**

**Sistema de apoyo «selectivo»**

(2003/C 311/10)

#### 1. INTRODUCCIÓN

El presente anuncio de convocatoria de propuestas se basa en la Decisión 2000/821/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 2000, relativa a la ejecución de un programa de estímulo al desarrollo, la distribución y la promoción de obras audiovisuales europeas (Media Plus — Desarrollo, distribución y promoción — 2001-2005), publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* L 13 de 17 de enero de 2001, p. 35.

Entre las acciones de dicha Decisión que deberán llevarse a cabo figura el apoyo a la distribución transnacional de películas cinematográficas europeas.

#### 2. OBJETO

El presente anuncio se dirige a las empresas de distribución cinematográfica europeas cuyas actividades contribuyen a los citados objetivos, con objeto de indicar la forma de obtener los documentos necesarios para presentar una propuesta con vistas a la obtención de una contribución financiera comunitaria.

El servicio de la Comisión encargado de la gestión de la presente convocatoria de propuestas es la Unidad «Apoyo a los contenidos audiovisuales» de la Dirección General de Educación y Cultura.

Las empresas europeas que deseen responder a esta convocatoria de propuestas y recibir el documento «Líneas directrices para presentar una propuesta con vistas a la obtención de una contribución comunitaria en el sector de la distribución — Apoyo a la distribución transnacional de películas europeas y a la integración en redes de los distribuidores europeos — Sistema de apoyo «selectivo»», deberán enviar su solicitud por correo o fax a la siguiente dirección:

Comisión Europea, Sr. Jacques Delmoy, Jefe de Unidad, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruselas; Fax (32-2) 299 92 14.

La Comisión se compromete a enviar el mencionado documento a más tardar en el plazo de dos días siguientes a la recepción de la solicitud.

Los plazos de presentación de las propuestas en la dirección antes mencionada son:

- 15 de marzo de 2004
- 10 de julio de 2004
- 1 de diciembre de 2004.

**MEDIA PLUS (2001-2005)****Ejecución del programa de estímulo al desarrollo, la distribución y la promoción de obras audiovisuales europeas****Anuncio de convocatoria de propuestas 93/03****Apoyo a la distribución transnacional de películas europeas****Apoyo a las empresas de distribución internacional de películas de cine europeas (agentes de ventas)**

(2003/C 311/11)

**1. INTRODUCCIÓN**

El presente anuncio de convocatoria de propuestas se basa en la Decisión 2000/821/CE del Consejo, de 20 de diciembre de 2000, relativa a la ejecución de un programa de estímulo al desarrollo, la distribución y la promoción de obras audiovisuales europeas (Media Plus — Desarrollo, distribución y promoción — 2001-2005), publicada en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* L 13 de 17 de enero de 2001, p. 35.

Entre las acciones de dicha Decisión que deberán llevarse a cabo figura el apoyo a la distribución transnacional de películas cinematográficas europeas.

**2. OBJETO**

El presente anuncio se dirige a las empresas de distribución internacional de películas de cine europeas (agentes de ventas) cuyas actividades contribuyen a los citados objetivos, con objeto de indicar la forma de obtener los documentos necesarios para presentar una propuesta con vistas a la obtención de una contribución financiera comunitaria.

El servicio de la Comisión encargado de la gestión de la presente convocatoria de propuestas es la Unidad «Apoyo a los contenidos audiovisuales» de la Dirección General de Educación y Cultura.

Las empresas europeas que deseen responder a esta convocatoria de propuestas y recibir el documento «Líneas directrices para presentar una propuesta con vistas a la obtención de una contribución comunitaria en el sector de la distribución — Apoyo a la distribución transnacional de películas europeas — Apoyo a las empresas de distribución internacional de películas de cine europeas (agentes de ventas)» deberán enviar su solicitud por correo o fax a la siguiente dirección:

Comisión Europea, Sr. Jacques Delmoly, Jefe de Unidad, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bruselas, Fax (32-2) 299 92 14.

La Comisión se compromete a enviar el mencionado documento a más tardar en el plazo de dos días siguientes a la recepción de la solicitud.

El plazo de presentación de las propuestas en la dirección antes mencionada es el 28 de febrero de 2004.

**Programa de cooperación entre la UE y Asia en el campo de la tecnología de la información y las comunicaciones (Asia IT&C Programme) — Convocatoria de propuestas 2004**

**EuropeAid/117839/C/G**

(2003/C 311/12)

La Comisión Europea invita a presentar propuestas para cofinanciar proyectos conjuntos que promuevan la transferencia de tecnología de la información entre Europa y Asia, en los Estados miembros de la UE y en 17 países de Asia, con asistencia financiera del Programa de cooperación entre la UE y Asia en el campo de la tecnología de la información y las comunicaciones, Fase 2 (Asia IT & C Programme). Los interesados pueden consultar el texto íntegro de la «Guía para los solicitantes» en la dirección siguiente:

Comisión Europea  
Oficina de Cooperación Europe-Aid  
Dirección D, Asia  
Unidad D2, Asia IT&C Programme  
Despacho: L41 3/49  
B-1049 Bruselas

y en el siguiente sitio de Internet:

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

o

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

y por correo electrónico en la dirección siguiente:

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

El plazo para la presentación de propuestas concluirá el 25 de marzo de 2004, a las 16:00 horas (hora de Europa Central), y el 24 de junio de 2004, a las 16:00 horas (hora de Europa Central).

---

**Anuncio de convocatoria de propuestas — EuropeAid/117830/C/G**

**Integración de las cuestiones de género en la cooperación al desarrollo**

(2003/C 311/13)

La Comisión Europea invita a presentar propuestas de proyectos a realizar en países en vías de desarrollo, para mejorar el acceso de las mujeres al proceso de toma de decisiones políticas y para reducir las disparidades entre los géneros en la enseñanza, con apoyo financiero de la línea presupuestaria de la Comunidad Europea «Integración de las cuestiones de género en la cooperación al desarrollo».

La Guía para los solicitantes se puede consultar en la Comisión Europea, EuropeAid Co-operation Office, Unidad F6, calle Joseph II 54, oficina J-54 1/140, B-1040 Bruselas, y en la siguiente dirección de Internet:

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

El plazo límite para la presentación de propuestas es el día 12 de febrero de 2004, a las 16.00 horas (hora de Bruselas).

---

**Convocatoria de propuestas****Programa Asia Pro Eco****EuropeAid/117860/C/G**

(2003/C 311/14)

La Oficina de Cooperación de la Comisión Europea EuropeAid invita a presentar propuestas para «Establecimiento de diagnósticos, asociaciones tecnológicas, proyectos de demostración, refuerzo de políticas y diálogo operativo y práctico» en Asia con ayuda financiera del Programa Asia Pro Eco, ALA, línea presupuestaria B7-301 (Nº proyecto AIDCO/2001/0137) de las Comunidades Europeas.

La Guía para los solicitantes puede consultarse por extenso en la siguiente dirección:

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

y en el siguiente sitio de Internet:

[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)

Las fechas límite de presentación de las propuestas son las siguientes:

- 3 de mayo de 2004 a las 16.00 horas, hora de Europa central
- 4 de octubre de 2004 a las 16.00 horas, hora de Europa central.

---

**Apoyo al proceso de regreso y reintegración de grupos de población en Kosovo****Programa CARDS de la Unión Europea****EuropeAid/117760/D/G/KOS**

(2003/C 311/15)

La Agencia Europea para la Reconstrucción invita a presentar propuestas para la realización de un programa de regreso y reintegración de la población en Kosovo con la ayuda financiera del programa CARDS de las Comunidades Europeas. El programa de apoyo para el regreso y la reintegración pondrá en marcha un proceso viable de regreso para las personas expatriadas y desplazadas que deseen volver a su lugar de origen. Este programa de apoyo se llevará a cabo a través de las siguientes actividades: agilización del diálogo, rehabilitación de la infraestructura social y física, reconstrucción de viviendas, desarrollo a nivel local, programas de sostenibilidad e independencia, tales como ayuda a comunidades locales en forma de colaboración y defensa para respaldar a los municipios en la mejora del acceso a los servicios. Se invitará a organizaciones internacionales/ONG a presentar propuestas que presenten todas las actividades anteriormente mencionadas o una combinación de las mismas. Esta intervención se centrará en desarrollar un programa sólido que traspase las fronteras. Los interesados pueden consultar el texto íntegro de la «Guía para los solicitantes» en la Agencia Europea para la reconstrucción, 1 Kosovo street, Pristina, Kosovo (persona de contacto Mary Walsh) y en el siguiente sitio de Internet: [www.eur.int](http://www.eur.int). El plazo para la presentación de propuestas es el 1 de abril de 2004.

**Anuncio de convocatoria de propuestas relativo a la ayuda para políticas y acciones sobre la salud y derechos en materia de reproducción y sexualidad en los países en desarrollo**

**EuropeAid/117842/C/G**

(2003/C 311/16)

La Comisión Europea ha puesto en marcha una convocatoria de propuestas restringida para proyectos financiados por el programa de las Comunidades Europeas relativo a la ayuda para políticas y acciones sobre la salud y derechos en materia de reproducción y sexualidad en los países en desarrollo. Los interesados pueden consultar el texto íntegro de las líneas directrices para los solicitantes en el sitio de Internet siguiente:

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

El plazo para la presentación de propuestas concluirá el jueves 26 de febrero de 2004 a las 16.00 horas (hora de Bruselas).

---