

Journal officiel

de l'Union européenne

ISSN 1725-2431

C 311

46^e année

20 décembre 2003

Édition de langue française

Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	Conseil	
2003/C 311/01	Communication relative à l'ouverture des contingents fixés par la décision du Conseil du 15 décembre 2003 sur le commerce de certains produits sidérurgiques entre la Communauté européenne et l'Ukraine	1
	Commission	
2003/C 311/02	Taux de change de l'euro	17
2003/C 311/03	Aides d'État — Italie — Aide C 65/03 (ex N 134/01) — Projet de loi n° 106/1-A — «Aide pour la mise en place d'une infrastructure et de services dans le secteur du transport de marchandises, pour la restructuration du transport routier de marchandises et pour le développement du transport combiné» (Région Frioul-Vénétie Julienne) — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2 ⁽¹⁾	18
2003/C 311/04	Avis d'ouverture d'une procédure d'examen concernant des obstacles au commerce au sens du règlement (CE) n° 3286/94 du Conseil, ces obstacles étant constitués par des mesures instituées et des pratiques suivies par la République de Turquie, entravant les échanges de produits pharmaceutiques	31
2003/C 311/05	Demande d'attestation négative/notification conformément au formulaire A/B — Affaire COMP/D1/38.827 ⁽¹⁾	33
2003/C 311/06	Notification d'accords de coopération — Affaire COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Création d'une alliance DAB ⁽¹⁾	34
2003/C 311/07	Liste des propositions législatives et autres documents COM adoptés par la Commission en 2003 (première partie)	35
2003/C 311/08	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	38

FR

2003/C 311/09	Non-opposition à une concentration notifiée (Affaire COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft) ⁽¹⁾	39
---------------	--	----

II Actes préparatoires

.....

III Informations

Commission

2003/C 311/10	Media Plus (2001-2005) — Mise en œuvre du programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes — Avis d'appel à propositions 92/03 — Soutien à la distribution transnationale des films européens et à la mise en réseau des distributeurs européens — Système de soutien «sélectif»	40
2003/C 311/11	Media Plus (2001-2005) — Mise en œuvre du programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes — Avis d'appel à propositions 93/03 — Soutien à la distribution transnationale des films européens — Soutien aux agents de vente internationale de films cinématographiques européens	41
2003/C 311/12	Appel de propositions concernant le programme Asia IT&C — EuropeAid/117839/C/G	42
2003/C 311/13	Avis d'appel à propositions — EuropeAid/117830/C/G — Intégration des questions de genre dans la coopération au développement	42
2003/C 311/14	Appel de propositions — Programme Asia Pro Eco — EuropeAid/117860/C/G	43
2003/C 311/15	Appui aux mesures favorisant le retour et la réinsertion des diverses communautés du Kosovo — Programme CARDS de l'Union européenne — EuropeAid/117760/D/G/KOS	43
2003/C 311/16	Avis d'appel à propositions concernant les aides destinées aux politiques et aux actions relatives à la santé génésique et sexuelle et aux droits connexes dans les pays en développement — EuropeAid/117842/C/G	44

I

(Communications)

CONSEIL**Communication relative à l'ouverture des contingents fixés par la décision du Conseil du 15 décembre 2003 sur le commerce de certains produits sidérurgiques entre la Communauté européenne et l'Ukraine**

(2003/C 311/01)

1. Les produits sidérurgiques relevant des positions tarifaires définies dans la décision du Conseil (voir appendice 1 de l'annexe) et originaires d'Ukraine peuvent être importés entre le 1^{er} janvier 2004 et le 31 décembre 2004 dans les limites fixées à l'appendice 7 de l'annexe.

2. Les limites quantitatives sont gérées selon les règles prévues à l'annexe.

Les demandes de licences doivent être adressées aux autorités compétentes des États membres dont la liste figure à l'appendice 5 de l'annexe.

ANNEXE

*Article premier***Champ d'application**

1. La présente annexe s'applique à l'importation des produits sidérurgiques énumérés à l'appendice 1 et originaires d'Ukraine.
2. Aux fins du paragraphe 1, les produits sidérurgiques sont classés dans des catégories de produits définies à l'appendice 1.
3. Le classement des produits figurant à l'appendice 1 est fondé sur la nomenclature combinée (NC).
4. L'origine des produits visés au paragraphe 1 est déterminée conformément aux règles en vigueur dans la Communauté.
5. Les modalités de contrôle de l'origine des produits visés au paragraphe 1 sont définies dans la législation communautaire correspondante en vigueur.

*Article 2***Limites quantitatives**

1. L'importation dans la Communauté des produits sidérurgiques énumérés à l'appendice 1 originaires d'Ukraine est soumise aux limites quantitatives prévues à l'appendice 7. La mise en libre pratique dans la Communauté des produits énumérés à l'appendice 1 originaires d'Ukraine est subordonnée à la présentation d'une autorisation d'importation délivrée par les autorités des États membres conformément aux dispositions de l'article 4.
2. Afin de garantir que les quantités pour lesquelles une autorisation d'importation est délivrée ne dépassent à aucun moment les limites quantitatives totales pour chaque catégorie de produits, les autorités compétentes ne délivrent une autorisation d'importation qu'après avoir reçu confirmation de la Commission que des quantités sont toujours disponibles, au titre des limites quantitatives communautaires totales, pour la catégorie de produits sidérurgiques concernée et le pays fournisseur pour lesquels un ou des importateurs ont introduit une demande auprès des dites autorités.
3. Aux fins de la présente annexe, l'expédition de marchandises est considérée comme ayant lieu à la date de leur chargement sur le moyen de transport utilisé en vue de leur exportation.

*Article 3***Mesures suspensives**

1. Les limites quantitatives prévues à l'appendice 7 ne s'appliquent pas aux produits placés en zone franche ou en entrepôt franc ou importés sous les régimes des entrepôts douaniers, de l'admission temporaire ou du perfectionnement actif (régime suspensif).
2. Lorsque les produits visés au paragraphe 1 sont ensuite mis en libre pratique, en l'état ou après ouvraison ou transformation, l'article 2, paragraphe 2, est applicable et les produits ainsi mis en libre pratique sont imputés sur les limites quantitatives correspondantes prévues à l'appendice 7.

*Article 4***Règles spécifiques pour la gestion des limites quantitatives communautaires**

1. Aux fins de l'application de l'article 2, paragraphe 2, les autorités compétentes des États membres, avant de délivrer les autorisations d'importation, notifient à la Commission les quantités correspondant aux demandes d'autorisation d'importation qu'elles ont reçues, attestées par les licences originales d'exportation. La Commission confirme par retour du courrier que la ou les quantités requises sont disponibles pour des importations, dans l'ordre chronologique de réception des notifications des États membres (selon le principe «premier arrivé, premier servi»).
2. Pour être valables, les demandes incluses dans les notifications à la Commission doivent contenir, dans chaque cas, des indications précises concernant le pays exportateur, la catégorie de produits en cause, les quantités à importer, le numéro de la licence d'exportation, la période contingente et l'État membre dans lequel la mise en libre pratique des produits est prévue.
3. Sauf si des raisons techniques impératives imposent le recours temporaire à d'autres modes de communication, les notifications visées aux paragraphes 1 et 2 sont normalement communiquées par voie électronique dans le cadre du réseau intégré constitué à cet effet.
4. Dans la mesure du possible, la Commission confirme aux autorités la quantité intégrale qui a été indiquée dans les demandes notifiées pour chaque catégorie de produits.
5. Les autorités compétentes préviennent la Commission aussitôt qu'elles ont été informées qu'une quantité donnée n'a pas été utilisée pendant la période de validité de l'autorisation d'importation. Cette quantité inutilisée est automatiquement transférée et reportée sur les quantités restantes du total des limites quantitatives communautaires pour chaque catégorie de produits.
6. Les autorisations d'importation ou les documents équivalents sont délivrés conformément à l'appendice 4.
7. Les autorités compétentes des États membres informent la Commission de toute annulation d'autorisations d'importation ou de documents équivalents déjà délivrés lorsque les licences d'exportation correspondantes ont été retirées ou annulées par les autorités ukrainiennes compétentes. Toutefois, si la Commission ou les autorités compétentes d'un État membre ont été informées par les autorités ukrainiennes compétentes de l'annulation ou du retrait d'une licence d'exportation après l'importation des produits concernés dans la Communauté, les quantités en cause sont imputées sur la limite quantitative fixée pour la période au cours de laquelle l'expédition des produits a eu lieu.
8. La Commission peut prendre toute mesure nécessaire à l'application du présent article.

*Article 5***Statistiques**

En ce qui concerne les produits sidérurgiques énumérés à l'appendice 1, les États membres notifient mensuellement à la Commission, dans le mois suivant la fin de chaque mois, le total des quantités mises en libre pratique durant le mois en question, en indiquant le code de la nomenclature combinée et en utilisant les unités statistiques et, le cas échéant, les unités supplémentaires utilisées dans ce code. Les importations sont ventilées selon la procédure statistique en vigueur.

Appendice 1

SA produits laminés plats	7209 18 10	7219 34 10	7214 91 90
SA1 (<i>feuillards</i>)	7209 18 91	7219 34 90	7214 99 10
7208 10 00	7209 18 99	7219 35 10	7214 99 31
7208 25 00	7209 25 00	7219 35 90	7214 99 39
7208 26 00	7209 26 10	7225 40 80	7214 99 50
7208 27 00	7209 26 90		7214 99 61
7208 36 00	7209 27 10	SB produits longs	7214 99 69
7208 37 10	7209 27 90	SB1 (<i>poutrelles</i>)	7214 99 80
7208 37 90	7209 28 10	7207 19 31	7214 99 90
7208 38 10	7209 28 90	7207 20 71	7215 90 10
7208 38 90	7209 90 10		7216 10 00
7208 39 10	7210 11 10	7216 31 11	7216 21 00
7208 39 90	7210 12 11	7216 31 19	7216 22 00
7211 14 10	7210 12 19	7216 31 91	7216 40 10
7211 19 20	7210 20 10	7216 31 99	7216 40 90
7219 11 00	7210 30 10	7216 32 11	7216 50 10
7219 12 10	7210 41 10	7216 32 19	7216 50 91
7219 12 90	7210 49 10	7216 32 91	7216 50 99
7219 13 10	7210 50 10	7216 32 99	7216 99 10
7219 13 90	7210 61 10	7216 33 10	
7219 14 10	7210 69 10	7216 33 90	7218 99 20
7219 14 90	7210 70 31		7222 11 11
7225 20 20	7210 70 39	SB2 (<i>fil machine</i>)	7222 11 19
7225 30 00	7210 90 31	7213 10 00	7222 11 21
	7210 90 33	7213 20 00	7222 11 29
	7210 90 38	7213 91 10	7222 11 91
SA2 (<i>tôles fortes</i>)	7211 14 90	7213 91 20	7222 11 99
7208 40 10	7211 19 90	7213 91 41	7222 19 10
7208 51 10	7211 23 10	7213 91 49	7222 19 90
7208 51 30	7211 23 51	7213 91 70	7222 30 10
7208 51 50	7211 29 20	7213 91 90	7222 40 10
7208 51 91	7211 90 11	7213 99 10	7222 40 30
7208 51 99		7213 99 90	7224 90 31
7208 52 10	7212 10 10		7224 90 39
7208 52 91	7212 10 91	7221 00 10	
7208 52 99	7212 20 11	7221 00 90	7228 10 10
7208 53 10	7212 30 11		7228 10 30
7211 13 00	7212 40 10	7227 10 00	7228 20 11
7225 40 20	7212 40 91	7227 20 00	7228 20 19
7225 40 50	7212 50 31	7227 90 10	7228 20 30
7225 99 10	7212 50 51	7227 90 50	7228 30 20
	7212 60 11	7227 90 95	7228 30 41
	7212 60 91		7228 30 49
SA3 (<i>autres produits plats</i>)	7219 21 10	SB3 (<i>autres produits longs</i>)	7228 30 61
7208 40 90	7219 21 90	7207 19 11	7228 30 69
7208 53 90	7219 22 10	7207 19 14	7228 30 70
7208 54 10	7219 22 90	7207 19 16	7228 30 89
7208 54 90	7219 23 00	7207 20 51	7228 60 10
7208 90 10	7219 24 00	7207 20 55	7228 70 10
7209 15 00	7219 31 00	7207 20 57	7228 70 31
7209 16 10	7219 32 10		7228 80 10
7209 16 90	7219 32 90	7214 20 00	7228 80 90
7209 17 10	7219 33 10	7214 30 00	
7209 17 90	7219 33 90	7214 91 10	7301 10 00

Appendice 2

PARTIE I

SYSTÈME DE DOUBLE CONTRÔLE

(pour la gestion des limites quantitatives)

Article premier

1. Les autorités compétentes délivrent une licence d'exportation pour toutes les expéditions de produits sidérurgiques soumis aux limites quantitatives fixées à l'appendice 7, jusqu'à concurrence des dites limites.
2. L'original de la licence d'exportation doit être présenté par l'importateur, en vue de la délivrance de l'autorisation d'importation visée à l'article 4.

Article 2

1. La licence d'exportation pour les limites quantitatives est conforme au modèle figurant à l'appendice 3 de la présente annexe et doit certifier, entre autres, que la quantité des produits en question a été imputée sur la limite quantitative prévue pour la catégorie de produits dont relève le produit en question.
2. Chaque licence d'exportation couvre uniquement une des catégories de produits énumérées à l'appendice 1.

Article 3

Les exportations sont imputées sur les limites quantitatives fixées pour la période au cours de laquelle les produits couverts par la licence d'exportation ont été expédiés au sens de l'article 2, paragraphe 3, de l'annexe.

Article 4

1. Dans la mesure où, conformément à l'article 4 de l'annexe, la Commission a confirmé que la quantité demandée est disponible dans la limite quantitative concernée, les autorités compétentes de l'État membre délivrent une autorisation d'importation dans un délai maximal de cinq jours ouvrables à compter du jour de la présentation par l'importateur de l'original de la licence d'exportation correspondante. Celle-ci doit avoir lieu au plus tard le 31 décembre 2004 pourvu que les marchandises couvertes par la licence aient été expédiées avant le 31 décembre 2004. Les autorisations d'importation sont délivrées par les autorités compétentes de tout État membre quel que soit l'État membre de destination désigné sur la licence d'exportation dans la mesure où la Commission a confirmé, conformément à l'article 4 de l'annexe, que la quantité demandée est disponible dans la limite quantitative en question.
2. Les autorisations d'importation sont valables pour une période de quatre mois à partir de la date de délivrance. À la demande d'un importateur et pour autant que cette demande soit dûment motivée, les autorités compétentes d'un État membre peuvent proroger de deux mois au maximum la validité de l'autorisation. Les prorogations sont notifiées à la Commission.
3. Les autorisations d'importation sont établies selon les formes prescrites à l'appendice 4 de la présente annexe et sont valables pour tout le territoire douanier de la Communauté.
4. La déclaration ou la demande de l'importateur relative à l'autorisation d'importation doit mentionner:
 - a) le nom et l'adresse complète de l'exportateur;
 - b) le nom et l'adresse complète de l'importateur;
 - c) la description exacte des produits et le(s) code(s) de la nomenclature combinée (NC);
 - d) le pays d'origine du produit;
 - e) le pays d'expédition;
 - f) la catégorie de produits concernée et la quantité dans l'unité appropriée tels qu'indiqués à l'appendice 7 de l'annexe pour les produits en question;
 - g) le poids net par position de la nomenclature combinée;
 - h) la valeur caf des produits à la frontière de la Communauté par position de la NC (comme indiqué à la case 13 de la licence d'exportation);
 - i) le cas échéant, l'indication que les produits sont de second choix ou de qualité inférieure;
 - j) le cas échéant, les dates de paiement et de livraison et une copie du connaissance et du contrat d'achat;

- k) la date et le numéro de la licence d'exportation;
 - l) tout code interne utilisé à des fins administratives;
 - m) la date et la signature de l'importateur.
5. Les importateurs ne sont pas tenus d'importer en un seul envoi la quantité totale couverte par une autorisation.

Article 5

La validité des autorisations d'importation délivrées par les autorités des États membres est subordonnée à la validité des licences d'exportation et aux quantités indiquées dans les licences d'exportation délivrées par les autorités compétentes au vu desquelles ont été délivrées les autorisations d'importation.

Article 6

Les autorisations d'importation ou les documents équivalents sont délivrés par les autorités compétentes des États membres, conformément à l'article 2, paragraphe 2 et sans discrimination, à tout importateur dans la Communauté, quel que soit le lieu de son établissement dans la Communauté, sans préjudice du respect des autres conditions exigées par la réglementation en vigueur.

Article 7

Les autorités compétentes d'un État membre refusent de délivrer des autorisations d'importation pour des produits originaires d'Ukraine qui ne sont pas couverts par des licences d'exportation délivrées conformément aux dispositions du présent appendice.

PARTIE II

DISPOSITIONS COMMUNES

Article 8

1. La licence d'exportation visée à l'article 1 du présent appendice et le certificat d'origine (modèle ci-joint) peuvent comporter des copies supplémentaires dûment désignées comme telles. Ils sont imprimés en anglais.
2. Si les documents susmentionnés sont établis à la main, ils doivent être complétés à l'encre et en caractères d'imprimerie.
3. Le format des licences d'exportation ou des documents équivalents et des certificats d'origine est de 210 × 297 mm. Le papier utilisé est du papier à lettres blanc, encollé, ne contenant pas de pâte mécanique et pesant au minimum 25 g/m². Chaque partie est revêtue d'une impression de fond guillochée rendant apparentes toutes les falsifications par moyens mécaniques ou chimiques.
4. Les autorités communautaires compétentes n'acceptent que l'original comme document valable aux fins d'importation conformément aux dispositions de la présente annexe.
5. Chaque licence d'exportation ou document équivalent et le certificat d'origine sont revêtus d'un numéro de série standard, imprimé ou non, destiné à l'individualiser.
6. Ce numéro est composé des éléments suivants:
 - deux lettres servant à identifier le pays exportateur comme suit:
UA = Ukraine
 - deux lettres identifiant l'État membre de destination envisagé comme suit:
BE = Belgique
DK = Danemark
DE = Allemagne
EL = Grèce
ES = Espagne
FR = France
IE = Irlande
IT = Italie
LU = Luxembourg
NL = Pays-Bas

AT = Autriche
PT = Portugal
FI = Finlande
SE = Suède
GB = Royaume-Uni,

- un numéro à un chiffre indiquant la période contingitaire en question correspondant au dernier chiffre du millésime, par exemple 4 pour 2004,
- un numéro à deux chiffres identifiant le bureau du pays exportateur qui a procédé à la délivrance du document,
- un numéro à cinq chiffres suivant une numérotation continue de 00001 à 99999, alloué à l'État membre de destination concerné.

Article 9

La licence d'exportation et le certificat d'origine peuvent être délivrés après l'expédition des produits auxquels ils se rapportent. Ils portent dans ce cas la mention «délivré a posteriori».

Article 10

En cas de vol, perte ou destruction d'une licence d'exportation ou d'un certificat d'origine, l'exportateur peut réclamer à l'autorité compétente qui les a délivrés un duplicata établi sur la base des documents d'exportation qui sont en sa possession. Le duplicata ainsi délivré doit être revêtu de la mention «duplicata».

Le duplicata doit reproduire la date de la licence ou du certificat original.

PARTIE III

LICENCE D'IMPORTATION COMMUNAUTAIRE — FORMULAIRE COMMUN

Article 11

1. Les formulaires que doivent utiliser les autorités compétentes des États membres (voir liste jointe à l'appendice 5) pour délivrer les autorisations d'importation visées à l'article 4 sont conformes au modèle de licence d'importation figurant à l'appendice 4.
2. Les formulaires de licences d'importation ainsi que les extraits de ces dernières sont établis en deux exemplaires, dont le premier, dénommé «exemplaire du titulaire» et portant le numéro 1, est délivré au demandeur et le second, dénommé «exemplaire destiné à l'autorité émettrice» et portant le numéro 2, est conservé par l'autorité qui a délivré la licence. À des fins administratives, l'autorité compétente peut ajouter des copies supplémentaires au formulaire numéro 2.
3. Les formulaires sont imprimés sur papier blanc sans pâte mécanique, encollé pour l'écriture, et pesant entre 55 et 65 g/m². Le format de ces documents est de 210 × 297 mm; l'interligne dactylographique est de 4,24 millimètres (un sixième de pouce); la disposition des formulaires est strictement respectée. Les deux faces de l'exemplaire numéro 1, qui constitue la licence proprement dite, sont en outre revêtues d'une impression de fond guillochée de couleur rouge rendant apparentes toutes les falsifications par des moyens mécaniques ou chimiques.
4. Il appartient aux États membres de faire procéder à l'impression des formulaires. Ceux-ci peuvent également être imprimés par des imprimeries ayant reçu l'agrément de l'État membre où elles sont établies. Dans ce dernier cas, référence à cet agrément est faite sur chaque formulaire. Chaque formulaire porte l'indication du nom et de l'adresse de l'imprimeur ou un signe permettant son identification.
5. Lors de la délivrance des licences d'importation et de leurs extraits, les autorités administratives compétentes de l'État membre leur attribuent un numéro d'émission. Ce numéro est notifié à la Commission par voie électronique dans le cadre du réseau intégré constitué en vertu de l'article 4 de la présente annexe.
6. Les licences et extraits sont complétés dans la langue ou une des langues officielles de l'État membre qui les délivre.
7. Dans la case 10, les autorités compétentes indiquent la catégorie de produits sidérurgiques concernée.
8. Les empreintes des cachets des organismes émetteurs et des autorités d'imputation sont apposées au moyen d'un cachet. Toutefois, le cachet des organismes émetteurs peut être remplacé par un timbre sec combiné avec des lettres et des chiffres obtenus par perforation ou par impression sur la licence. Les quantités attribuées sont mentionnées par les autorités émettrices par tous les moyens infalsifiables rendant impossible l'insertion de chiffres ou de mentions (par exemple: 1 000 EUR).

9. Le verso des exemplaires n° 1 et n° 2 comporte un cadre destiné à permettre l'imputation des licences, soit par les autorités douanières lors de l'accomplissement des formalités d'importation ou d'exportation, soit par les autorités administratives compétentes, lors de la délivrance d'extraits.

Dans le cas où la place réservée aux imputations sur les licences ou leurs extraits se révèle insuffisante, les autorités compétentes peuvent y fixer un ou plusieurs feuillets supplémentaires comportant les cases d'imputation prévues au verso des exemplaires n° 1 et n° 2 des licences ou de leurs extraits. Les autorités d'imputation apposent le cachet de telle sorte qu'une moitié figure sur la licence ou l'extrait et l'autre moitié sur le feuillet supplémentaire. S'il y a plusieurs feuillets supplémentaires, il y a lieu d'apposer un nouveau cachet de manière similaire sur chaque page et la page qui la précède.

10. Les licences d'importation et les extraits délivrés ainsi que les mentions et les visas apposés par les autorités d'un État membre ont, dans chacun des autres États membres, les mêmes effets juridiques que ceux qui sont attachés aux documents délivrés et aux mentions et aux visas apposés par les autorités de ces États membres.

11. Lorsque cela est indispensable, les autorités compétentes des États membres concernés peuvent exiger la traduction du contenu des licences ou de leurs extraits dans la langue ou une des langues officielles de cet État membre.

Appendice 3

1. Exportateur (nom, adresse complète, pays)	ORIGINAL		2. Numéro	
	3. Période contingentaire		4. Catégorie de produits	
5. Destinataire (nom, adresse complète, pays)	LICENCE D'EXPORTATION (produits sidérurgiques)			
	6. Pays d'origine		7. Pays de destination	
8. Lieu et date d'embarquement — Moyen de transport	9. Indications supplémentaires			
10. Désignation des marchandises — Fabricant		11. Code NC	12. Quantité ⁽¹⁾	13. Valeur fob ⁽²⁾
<p>14. DÉCLARATION DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE</p> <p>Le soussigné certifie que les marchandises décrites ci-dessus ont été imputées sur la limite quantitative fixée pour l'année indiquée dans la case n° 3, pour la catégorie de produits indiquée dans la case n° 4, conformément aux dispositions qui régissent les échanges de produits sidérurgiques avec la Communauté européenne.</p>				
15. Autorité compétente (nom, adresse complète, pays)		Fait à, le		
		(signature)		(cachet)

⁽¹⁾ Indiquer le poids net en kilogrammes ainsi que la quantité dans l'unité prévue si cette unité n'est pas le poids net.
⁽²⁾ Dans la monnaie du contrat de vente.

Modèle de certificat d'origine visé à l'article 8, paragraphe 1, de l'appendice 2

1. Exportateur (nom, adresse complète, pays)	ORIGINAL		2. Numéro	
	3. Période contingentaire		4. Catégorie de produits	
5. Destinataire (nom, adresse complète, pays)	CERTIFICAT D'ORIGINE (produits sidérurgiques)			
	6. Pays d'origine		7. Pays de destination	
8. Lieu et date d'embarquement — Moyen de transport	9. Indications supplémentaires			
10. Désignation des marchandises — Fabricant	11. Code NC	12. Quantité (1)	13. Valeur fob (2)	
14. DÉCLARATION DE L'AUTORITÉ COMPÉTENTE Le soussigné certifie que les marchandises décrites ci-dessus sont originaires du pays indiqué dans la case n° 6, conformément aux dispositions en vigueur dans la Communauté européenne.				
15. Autorité compétente (nom, adresse complète, pays)	Fait à, le			
	(Signature)		(Cachet)	

(1) Indiquer le poids net en kilogrammes ainsi que la quantité dans l'unité prévue si cette unité n'est pas le poids net.
 (2) Dans la monnaie du contrat de vente.

Appendice 4

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE/LICENCE D'IMPORTATION

Original pour le destinataire	1	1. Destinataire (nom, adresse complète, pays, numéro de TVA)	2. Numéro de délivrance
			3. Période contingente
			4. Autorité compétente de délivrance (nom, adresse et téléphone)
		5. Déclarant/représentant (si applicable) (nom, adresse complète)	6. Pays d'origine (et numéro de géonomenclature)
			7. Pays d'expédition (et numéro de géonomenclature)
			8. Dernier jour de validité
	1	9. Désignation des marchandises	10. Code (NC) des marchandises
			11. Quantité exprimée en unités de mesure du contingent
		12. Caution/garantie (si applicable)	
13. Mentions complémentaires			
14. Visa de l'autorité compétente			
Date:			
(Signature)		(Cachet)	

15. IMPUTATIONS			
Indiquer dans la partie 1 de la colonne 17 la quantité disponible et dans la partie 2 la quantité imputée			
16. Quantité nette (masse nette ou autre unité de mesure avec indication de l'unité)		19. Document douanier (modèle et numéro) ou numéro d'extrait et date d'imputation	20. Nom, État membre, signature et cachet de l'autorité
17. En chiffres	18. En lettres pour la quantité imputée		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Fixer ici la rallonge éventuelle.

COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE/LICENCE D'IMPORTATION

Exemplaire pour l'autorité compétente	2	1. Destinataire (nom, adresse complète, pays, numéro de TVA)	2. Numéro de délivrance
			3. Période contingente
			4. Autorité compétente de délivrance (nom, adresse et téléphone)
		5. Déclarant/représentant (si applicable) (nom, adresse complète)	6. Pays d'origine (et numéro de géonomenclature)
			7. Pays d'expédition (et numéro de géonomenclature)
			8. Dernier jour de validité
			9. Désignation des marchandises
			11. Quantité exprimée en unités de mesure du contingent
			12. Caution/garantie (si applicable)
13. Mentions complémentaires			
14. Visa de l'autorité compétente			
Date:			
		(Signature)	(Cachet)

15. IMPUTATIONS			
Indiquer dans la partie 1 de la colonne 17 la quantité disponible et dans la partie 2 la quantité imputée			
16. Quantité nette (masse nette ou autre unité de mesure avec indication de l'unité)		19. Document douanier (modèle et numéro) ou numéro d'extrait et date d'imputation	20. Nom, État membre, signature et cachet de l'autorité
17. En chiffres	18. En lettres pour la quantité imputée		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Fixer ici la rallonge éventuelle.

Appendice 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 VIRANOMAISSISTA

LISTA ÖVER KOMPETENTA NATIONELLA MYNDIGHETER

BELGIQUE/BELGIË

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

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

DANMARK

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

DEUTSCHLAND

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

ΕΛΛΑΣ

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

ESPAÑA

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

FRANCE

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

IRELAND

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

ITALIA

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

LUXEMBOURG

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

NEDERLAND

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

ÖSTERREICH

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

PORTUGAL

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

SUOMI

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

SVERIGE

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

UNITED KINGDOM

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

*Appendice 6***COOPÉRATION ADMINISTRATIVE***Article premier*

La Commission communique aux autorités des États membres les noms et adresses des autorités ayant compétence en Ukraine pour délivrer les certificats d'origine et les licences d'exportation, ainsi que les spécimens des empreintes des cachets utilisés par ces autorités.

Article 2

Pour les produits sidérurgiques soumis au double contrôle, les États membres notifient à la Commission, dans les dix premiers jours de chaque mois, le total des quantités pour lesquelles des autorisations d'importation ont été délivrées pendant le mois précédent, dans les unités appropriées, par pays d'origine et catégorie de produits.

Article 3

1. Le contrôle a posteriori des certificats d'origine ou des licences d'exportation est effectué par sondage ou chaque fois que les autorités compétentes de la Communauté ont des doutes fondés en ce qui concerne l'authenticité du certificat ou de la licence d'exportation ou l'exactitude des informations relatives à l'origine réelle des produits en cause.

Dans ce cas, les autorités compétentes de la Communauté renvoient le certificat d'origine ou la licence d'exportation ou une copie de ceux-ci à l'autorité ukrainienne compétente, en indiquant, le cas échéant, les motifs de fond ou de forme qui justifient une enquête. Si la facture a été produite, elles joignent au certificat d'origine, à la licence ou à la copie de ces documents la facture ou une copie de celle-ci. Les autorités compétentes fournissent également tous les renseignements obtenus qui font penser que les mentions portées sur ledit certificat ou ladite licence sont inexacts.

2. Le paragraphe 1 est également applicable aux contrôles a posteriori des déclarations d'origine.

3. Les résultats des contrôles a posteriori effectués conformément au paragraphe 1 sont portés à la connaissance des autorités compétentes de la Communauté au plus tard dans un délai de trois mois. Les informations communiquées indiquent si le certificat, la licence ou la déclaration qui donnent lieu à litige se rapportent aux marchandises effectivement exportées et si ces marchandises peuvent être exportées dans la Communauté sous le régime établi par la présente annexe. Les autorités compétentes de la Communauté peuvent demander également les copies de toute documentation nécessaire à l'établissement des faits, en particulier à la détermination de l'origine des marchandises.

4. Si les résultats de ces contrôles font apparaître des abus ou des irrégularités importantes dans l'utilisation des déclarations d'origine, l'État membre concerné en informe la Commission. La Commission communique ces informations aux autres États membres. La Commission peut décider que les importations en question vers la Communauté doivent être accompagnées du certificat d'origine ukrainien visé à l'article 8, paragraphe 1, de l'appendice 2.

5. Le recours à la procédure de contrôle par sondage visée au présent article ne peut faire obstacle à la mise en libre pratique des produits en cause.

Article 4

1. Lorsque la procédure de vérification visée à l'article 2 ou des informations obtenues par les autorités compétentes de la Communauté indiquent que les dispositions de la présente annexe ont été transgressées, lesdites autorités demandent à l'Ukraine de mener les enquêtes nécessaires ou de faire en sorte que de telles enquêtes soient menées pour les opérations transgressant ou paraissant transgresser les dispositions de la présente annexe. Les résultats de ces enquêtes sont communiqués aux autorités compétentes de la Communauté et accompagnés des informations susceptibles de permettre d'établir l'origine véritable des marchandises.
2. Dans le cadre des actions entreprises en vertu de la présente annexe, les autorités compétentes de la Communauté peuvent échanger avec les autorités compétentes de la République d'Ukraine toute information considérée comme étant utile pour prévenir la transgression des dispositions de la présente annexe.
3. Lorsqu'il est établi que les dispositions de la présente annexe ont été transgressées, la Commission peut prendre les mesures nécessaires à la prévention d'une nouvelle transgression.

Article 5

La Commission coordonne les actions entreprises par les autorités compétentes des États membres au titre des dispositions de la présente annexe. Les autorités compétentes des États membres informent la Commission et les autres États membres des actions entreprises et de leur résultat.

Appendice 7

LIMITES QUANTITATIVES

<i>(tonnes)</i>	
Produits	Du 1 ^{er} janvier 2004 au 31 décembre 2004
<i>SA produits plats</i>	
SA1 (feuillards)	19 190
SA2 (tôles fortes)	73 444
SA3 (autres produits plats)	5 926
<i>SB produits longs</i>	
SB1 (poutrelles)	2 583
SB2 (fil machine)	36 904
SB3 (autres produits longs)	46 499

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

19 décembre 2003

(2003/C 311/02)

1 euro =

Monnaie	Taux de change	Monnaie	Taux de change		
USD	dollar des États-Unis	1,2418	LVL	lats letton	0,6668
JPY	yen japonais	133,63	MTL	lire maltaise	0,4309
DKK	couronne danoise	7,4425	PLN	zloty polonais	4,6548
GBP	livre sterling	0,7029	ROL	leu roumain	40 732
SEK	couronne suédoise	9,1085	SIT	tolar slovène	236,8
CHF	franc suisse	1,5552	SKK	couronne slovaque	41,133
ISK	couronne islandaise	90,00	TRL	lire turque	1 773 170
NOK	couronne norvégienne	8,332	AUD	dollar australien	1,6835
BGN	lev bulgare	1,9556	CAD	dollar canadien	1,6585
CYP	livre chypriote	0,58521	HKD	dollar de Hong Kong	9,6443
CZK	couronne tchèque	32,506	NZD	dollar néo-zélandais	1,9249
EEK	couronne estonienne	15,6466	SGD	dollar de Singapour	2,1203
HUF	forint hongrois	262,49	KRW	won sud-coréen	1 478,55
LTL	litas lituanien	3,4523	ZAR	rand sud-africain	8,2825

(1) Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

AIDES D'ÉTAT — ITALIE

Aide C 65/03 (ex N 134/01) — Projet de loi n° 106/1-A — «Aide pour la mise en place d'une infrastructure et de services dans le secteur du transport de marchandises, pour la restructuration du transport routier de marchandises et pour le développement du transport combiné» (Région Frioul-Vénétie Julienne)

Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2

(2003/C 311/03)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre du 11 novembre 2003 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Italie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnée.

La Commission a décidé de ne pas soulever d'objections à l'égard de certaines autres mesures, décrites dans la lettre qui suit le présent résumé.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les aides à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

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

Ces observations seront communiquées à l'Italie. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ

1. PROCÉDURE

Par lettre du 5 février 2001, enregistrée au Secrétariat général le 9 février 2001, les autorités italiennes ont notifié à la Commission un projet d'aide pour le développement du transport combiné, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE. La notification a été enregistrée par le Secrétariat général de la Commission européenne sous le numéro N 134/01.

Cette notification étant incomplète, la Commission a demandé des informations complémentaires par lettre du 5 avril 2001 portant la référence D(01) 5496. Une réponse à cette lettre a été reçue le 20 juin 2001 et enregistrée sous la référence DG TREN A/61295.

Le 27 août 2001, la Commission a adressé une lettre aux autorités italiennes pour demander des informations complémentaires. Par lettre du 9 octobre 2001 enregistrée sous la référence DG TREN A/67862, les autorités italiennes ont demandé un report de délai pour répondre à la Commission.

Les services de la Commission ont accepté le report de délai par lettre du 9 novembre 2001. Une réunion a été organisée le 19 décembre 2001 entre les représentants de la Commission et des autorités italiennes. La réponse à la seconde demande d'informations complémentaires a été reçue le 24 juillet 2002 par lettre enregistrée sous la référence DG TREN A/64121.

La Commission a envoyé une nouvelle demande d'informations le 7 octobre 2002. La réponse lui est parvenue par lettre du 21 novembre 2002 enregistrée sous la référence SG(2002) A/11582. Une réunion a été organisée le 18 décembre 2002 avec les représentants des autorités italiennes.

La Commission a demandé de nouveaux éclaircissements par lettre du 22 janvier 2003. La réponse a été transmise par lettre datée du 25 mars 2003, enregistrée sous la référence DG TREN A/16616.

Une dernière lettre a été envoyée par la Commission le 27 mai 2003. La réponse à cette demande a été transmise par lettre datée du 4 juillet 2003 (SG A/6389). Les derniers éclaircissements ont été transmis par lettre de la représentation permanente italienne en date du 17 juillet 2003 (SG A/6942).

2. DESCRIPTION DE LA MESURE D'AIDE

2.1. Finalité

Le régime d'aide est destiné à mettre en place et moderniser une infrastructure et des services régionaux afin d'améliorer la rentabilité des activités de transport de marchandises et de développer le transport combiné dans ce domaine. Il vise en outre à réduire la pollution de l'environnement et à renforcer la sécurité du transport de marchandises.

2.2. Bénéficiaires

Les bénéficiaires de l'aide seront des entités privées d'États membres de l'UE exerçant des activités dans le secteur du transport et des mouvements de marchandises (sauf pour leur propre compte) et possédant au moins un établissement fonctionnel dans la région du Frioul-Vénétie Julienne. Les entreprises publiques pourront également bénéficier de l'aide au développement de nouveaux services ferroviaires et maritimes.

2.3. Type et intensité de l'aide

Le régime prévoit les mesures d'aide suivantes:

- a) Construction d'aires de stationnement et de service pour les véhicules de transport routier locaux ou en transit [article 3.1.a) du projet de loi n° 106/1/A]; mise en service et conversion de terminaux de transport combiné et acquisition de droits d'usage de parties des terminaux existants; construction de dépôts et fourniture de l'équipement de transbordement requis [article 3.1.b) du projet de loi n° 106/1/A].

Les initiatives correspondant aux objectifs définis ci-après seront considérées comme admissibles aux fins des mesures d'aide d'État susmentionnées (article 4.2 du projet de règlement d'application de l'article 7 du projet de loi n° 106/1/A):

- Aires de service équipées permettant de rationaliser et de fluidifier le transport routier.
- Pour les autres types d'aide, transfert d'une part de plus en plus importante du trafic routier vers d'autres modes de transport, notamment ferroviaire et maritime.
- Pour les deux types d'aide, la capacité à réaliser les travaux dans les délais prescrits dans la demande, avec le moins d'incidences possible sur l'environnement, sera prise en considération.

Les bénéficiaires doivent garantir un accès non discriminatoire à l'infrastructure à tous les opérateurs, dans des conditions équitables. Ils doivent respecter la législation communautaire en matière de passation des marchés publics de services pour confier la gestion de l'infrastructure à des tiers. Une aide peut être accordée à concurrence de 30 % des coûts éligibles.

Les coûts suivants sont considérés comme éligibles:

— Acquisition de terrains et dépenses d'ordre général/technique, dans les limites autorisées par la législation régionale relative aux travaux publics (article 6.1 du projet de règlement d'application du projet de loi n° 106/1/A).

— Achat de chariots élévateurs à fourche et d'équipements de soulèvement, de levage et de transbordement destinés à rendre la structure financée propre au transport combiné. Ces équipements sont destinés à permettre le changement de mode en assurant le transfert des unités de chargement, de la route vers le mode ferroviaire et/ou maritime.

- b) Installation et modernisation de nouveaux systèmes informatiques exclusivement destinés à l'acquisition et à l'exploitation de nouveaux types de transport combiné [article 3.3.a) du projet de loi n° 106/1/A]. Ces dépenses concerneront des systèmes télématiques pour suivre la flotte, des systèmes embarqués pour connaître en permanence le statut et l'utilisation des véhicules, des systèmes pour gérer les communications entre le système de surveillance et le système embarqué. Ces systèmes doivent servir à optimiser la gestion télématique du transport combiné de marchandises. L'aide peut atteindre 30 % des coûts éligibles.

- c) Acquisition de nouveaux équipements spécialement conçus pour le transport combiné: semi-remorques, caisses mobiles, conteneurs et équipements de transbordement [article 3.3.b)]. Les conteneurs maritimes ISO série 1 ne sont pas éligibles au régime d'aide. L'aide peut atteindre 30 % des coûts éligibles.

- d) Acquisition de nouveaux équipements destinés à améliorer la sécurité du transport maritime dans les ports, ainsi que de vaisseaux répondant à des normes de sécurité/protection de l'environnement plus élevées que celles en vigueur au niveau national ou communautaire (remorqueurs, pousseurs, chalands sans moteur et pilotines). Ces vaisseaux sont exclusivement destinés au service et à l'assistance des navires qui arrivent dans les zones commerciales ou les ports de la région ou qui quittent ces lieux, et non aux activités générales de transport maritime, de manière à renforcer la sécurité du transport maritime et la protection de l'environnement.

Le montant de l'aide sera strictement limité à 30 % des coûts supplémentaires requis pour satisfaire à des critères de sécurité et de protection de l'environnement plus rigoureux que ceux qui sont en vigueur au niveau national ou communautaire. Le respect de cette obligation sera assuré par une autocertification et des contrôles par sondage, conformément à la législation régionale en matière de justification des dépenses.

- e) Acquisition de nouveaux tracteurs routiers répondant à des normes techniques d'émission et de sécurité plus strictes que celles en vigueur au niveau national ou communautaire (article 3.5 du projet de loi n° 106/1/A). Cela exclut les normes déjà adoptées mais qui ne sont pas encore en vigueur. L'aide peut atteindre 30 % (40 % dans le cas des PME) des coûts supplémentaires requis pour satisfaire aux normes plus strictes susmentionnées.

f) Aide au démarrage pour le développement de nouveaux services ferroviaires et maritimes. L'aide sera accordée pendant trois ans au maximum à des entités (publiques ou privées) exerçant des activités dans le secteur de la manutention de marchandises, en vue de la mise en place de nouveaux services de fret ferroviaire avec point d'échange intermodal dans les ports commerciaux ou les terminaux multimodaux de la région, ainsi qu'à de nouveaux services de cabotage maritime au départ et à destination des ports commerciaux de la région du Frioul-Vénétie Julienne (article 8 du projet de loi n° 106/1/A).

L'aide sera octroyée a posteriori, à concurrence de 30 % des coûts réels ⁽¹⁾ supportés par les bénéficiaires la première année. Cette limite sera ramenée à 20 % la deuxième année et à 10 % la troisième année.

Les bénéficiaires ont l'obligation de facturer l'utilisation de ces nouveaux services en appliquant un tarif à la mesure de l'intensité de l'aide reçue (article 5.2 du projet de règlement d'application de l'article 7 du projet de loi n° 106/1/A).

2.4. Procédure

Afin de garantir la meilleure publicité au régime d'aide, celui-ci fera l'objet d'une publication au journal officiel régional, et un avis sera publié dans au moins deux quotidiens dont un à tirage national (article 3 du projet de règlement d'application de l'article 7 du projet de loi n° 106/1/A).

2.5. Budget et durée du régime d'aide

Le régime sera applicable pendant trois ans à compter de l'autorisation de la Commission européenne. Le budget s'élèvera à 1 549 370,70 euros (3 milliards de lire) sur trois ans.

3. ÉVALUATION DE L'AIDE

3.1. Présence d'un élément d'aide

Dans le régime proposé, les bénéficiaires reçoivent une contribution de l'État pour des dépenses résultant d'investissements dans le transport combiné et en équipements maritimes et routiers, pour la construction d'aires de stationnement et de service, la mise en service de terminaux de transport combiné et le développement de nouveaux services ferroviaires et maritimes. Cependant, d'autres entreprises, nationales ou communautaires, actives dans le même domaine ne perçoivent pas cette contribution. Ces mesures renforcent donc la situation concurrentielle des bénéficiaires par rapport aux autres opérateurs sur le marché intra-communautaire.

Au vu de ce qui précède, la Commission constate que le régime d'aide notifié constitue une aide au sens de l'article 87, para-

graphe 1, qui est donc, en principe, interdite à moins qu'elle ne puisse être considérée comme compatible avec le marché commun en vertu d'une quelconque des dérogations prévues par le traité ou par le droit dérivé.

3.2. Dérogations concernant les mesures d'aide

L'article 87, paragraphe 3, point c) stipule que les aides destinées à favoriser le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Le développement du transport combiné et d'activités qui contribuent à réduire la congestion des routes est clairement dans l'intérêt commun au sens de l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité. L'article 87, paragraphe 3, point c) du traité est donc la base juridique sur laquelle il convient de se fonder pour l'analyse du régime d'aide notifié.

Il est par conséquent nécessaire de vérifier si les conditions énoncées par l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité sont réunies.

— *Construction d'aires de stationnement et de service, et mise en service de terminaux de transport combiné*

La mise à disposition d'aires de stationnement et de service pour les transporteurs routiers aura un effet direct sur le flux du trafic en réduisant les files continues de camions garés le long des voies de circulation. La mesure d'aide réduira la pollution due au transport des marchandises par route, et ses incidences sur l'environnement.

La mise en service de terminaux de transport combiné encouragera l'utilisation des chemins de fer et d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement, qui pourront ainsi constituer des options compétitives pour remplacer le transport routier. Le développement de ces activités est donc dans l'intérêt commun.

L'aide d'État envisagée est considérée comme nécessaire pour permettre la réalisation de ces projets, dans l'intérêt de la Communauté.

D'une manière générale, la Commission considère les aides d'État au développement de l'infrastructure de transport comme compatibles avec le traité CE à concurrence de 50 % des coûts éligibles. L'intensité de l'aide envisagée est de 30 % et est donc nettement inférieure à ce plafond. Le montant prévu peut être considéré comme adéquat pour la réalisation des projets.

L'Italie s'est engagée à respecter la législation communautaire sur les procédures de passation des marchés publics de services pour confier la gestion de l'infrastructure à des tierces parties.

⁽¹⁾ Différence entre les coûts supportés et les recettes encaissées par le bénéficiaire pour la fourniture du service pour lequel l'aide est octroyée.

Enfin, l'Italie est obligée d'analyser la situation actuelle et les prévisions en matière de flux de trafic avant d'octroyer l'aide, de manière à éviter les distorsions de la concurrence.

La Commission estime par conséquent que les mesures d'aide prévues peuvent être considérées comme compatibles avec le traité CE, conformément à l'article 87, paragraphe 3, point c), en l'absence de distorsions de la concurrence contraires à l'intérêt commun.

— *Installation et modernisation de nouveaux systèmes informatiques; acquisition d'équipements conçus pour le transport combiné*

Conformément à l'usage établi, la Commission considère que les aides d'État à l'investissement dans les systèmes informatiques et les équipements de transport combiné doivent également être évalués au regard de l'article 87, paragraphe 3, du traité CE ⁽²⁾.

La Commission estime que l'intensité de l'aide prévue contribue au développement du secteur du transport combiné et n'altère pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

La Commission est d'avis que l'installation et la modernisation de systèmes informatiques, de même que l'acquisition d'équipements de transport combiné n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, puisque ces mesures relèvent des dispositions de l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité ⁽³⁾.

— *Acquisition de nouveaux équipements pour améliorer la sécurité du transport maritime dans les ports et acquisition de nouveaux tracteurs routiers*

En application de l'article 9 du règlement (CE) du Conseil n° 1540/98 du 29 juin 1998 concernant les aides à la construction navale ⁽⁴⁾, les aides destinées à couvrir les dépenses engagées par des entreprises de construction, de réparation et de transformation navales dans un but de protection de l'environnement peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux règles établies dans l'encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement, ci-après dénommé «l'encadrement».

Les mesures d'aide notifiées seront strictement plafonnées à 30 % des coûts supplémentaires requis pour satisfaire à des normes de sécurité et de protection de l'environnement plus

rigoureuses que celles qui sont en vigueur au niveau national ou communautaire. Par conséquent les dispositions prévues aux points 29 et 37 de l'encadrement sont respectées.

Pour ce qui est de l'acquisition de nouveaux tracteurs routiers, il faut noter que l'octroi d'aides en rapport avec l'achat de nouveaux véhicules peut être autorisé si une telle incitation sert l'objectif général de protection de l'environnement ou de sécurité et si elle représente effectivement une compensation du coût représenté par des normes techniques plus élevées que celles imposées par la législation nationale ou communautaire.

Les coûts éligibles prévus par l'article 3, paragraphe 5, du projet de loi n° 106/1/A sont limités aux coûts hors investissement nécessaires pour atteindre des objectifs environnementaux plus exigeants que ceux fixés par la législation nationale ou communautaire. L'aide envisagée ne dépassera en aucun cas le plafond fixé au point 29 (30 %) et au point 35 (majoration de 10 points de pourcentage pour les PME) de l'encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement ⁽⁵⁾.

— *Aide au développement de nouveaux services ferroviaires et maritimes*

La Commission constate que l'aide destinée à financer de nouveaux services ferroviaires et de transport maritime à courte distance constitue une aide au fonctionnement qui, en principe, est incompatible avec le traité ⁽⁶⁾. Ce type d'aide ne peut être autorisé qu'à titre exceptionnel ⁽⁷⁾.

Le Livre blanc sur la politique des transports ⁽⁸⁾ encourage l'utilisation des chemins de fer et d'autres modes de transport respectueux de l'environnement de manière à en faire des options concurrentielles pour remplacer le transport par route. De la même manière, la Commission, dans sa communication sur le développement du transport maritime à courte distance ⁽⁹⁾, insiste sur le rôle du transport maritime pour promouvoir une mobilité sûre et durable, permettant de renforcer la cohésion de l'Union et d'améliorer l'efficacité du transport grâce à une approche intermodale.

La Commission doit cependant s'assurer que cette mesure n'altère pas les conditions de la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun, quand bien même l'objectif de l'aide au fonctionnement envisagée cadre avec la politique communautaire de rééquilibrage des modes de transport.

⁽²⁾ Voir décision de la Commission du 4 mai 1999, C 21/98 — Italie (JO L 227 du 28.8.1999, p. 12); décision de la Commission du 8 juillet 1999, N 121/99 — Autriche (JO C 245 du 28.8.1999, p. 2); décision de la Commission du 26 octobre 1999, N 293/99 — Belgique (VIK) (JO C 55 du 26.2.2000, p. 11).

⁽³⁾ Décision de la Commission du 9 décembre 1998, N 598/98 — Pays-Bas (JO C 29 du 4.2.1999, p. 13); décision de la Commission du 4 mai 1999, C 21/98 — Italie (JO L 227 du 28.8.1999, p. 12); décision de la Commission du 8 juillet 1999, N 121/99 — Autriche (JO C 245 du 28.8.1999, p. 2); décision de la Commission du 26 octobre 1999, N 293/99 — Belgique (VIK) (JO C 55 du 26.2.2000, p. 11).

⁽⁴⁾ JO L 202 du 18.7.1998.

⁽⁵⁾ JO C 37 du 3.2.2001, p. 3.

⁽⁶⁾ Voir en particulier les décisions d'engager la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2 dans les affaires C 2/97 du 20 janvier 1997 (JO C 93 du 22.3.1997) et C 21/98 du 4 mai 1999 (JO C 227 du 28.8.1999).

⁽⁷⁾ Voir encadrement communautaire des aides d'État pour la protection de l'environnement (JO C 72 du 10.3.1994); lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale (JO C 74 du 10.3.1998); lignes directrices de la Communauté concernant les aides d'État dans le secteur agricole (JO C 28 du 1.1.2000).

⁽⁸⁾ Livre blanc «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix», COM(2001) 370.

⁽⁹⁾ JO C 37 du 3.2.2001.

À ce stade, la Commission émet des réserves sur la question de savoir si les modalités d'application garantissent que les mesures sont à la fois nécessaires et strictement proportionnées par rapport à l'objectif fixé de transfert des marchandises, de la route vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement. Les doutes de la Commission concernent en particulier les points suivants:

La viabilité des mesures d'aide

En dehors des services nationaux, la mesure vise à encourager la création de services entre la région et les pays d'Europe centrale et orientale. La Commission estime que pour garantir la viabilité à long terme du projet, il faut que les autorités italiennes s'assurent que ce projet a le soutien des autorités des États concernés.

Le bénéficiaire a l'obligation d'appliquer, pour l'utilisation de ces nouveaux services, un tarif à la mesure de l'intensité de l'aide reçue. Cependant, cette obligation ne paraît pas suffisante pour garantir la viabilité de ces services à l'avenir.

Proportionnalité

L'intensité prévue de 30 % des coûts réels (différence entre les coûts supportés et les recettes encaissées par le bénéficiaire pour la fourniture du service pour lequel l'aide est octroyée) ne garantit pas que le plafond habituel⁽¹⁰⁾ de 30 % des coûts éligibles sera respecté.

Absence de distorsions excessives de la concurrence

La mesure d'aide envisagée ne doit pas se traduire par un détournement des flux de trafic au profit de ports voisins ou de services intermodaux existants, ce qui aurait pour effet de prendre en charge une part du trafic déjà assurée de façon intermodale. En l'état actuel des choses, le régime d'aide n'offre pas de garanties suffisantes à cet égard.

En outre le régime ne prévoit pas de mécanisme garantissant que les effets de la mesure sur la concurrence seront acceptables.

Enfin, la Commission considère que la transparence et l'égalité de traitement des opérateurs ne sont pas garanties. L'exigence de publication au journal officiel régional et de parution d'un avis dans au moins deux quotidiens dont un à tirage national ne paraît pas suffisante.

Compte tenu de ce qui précède, la Commission émet des doutes quant à la compatibilité de l'aide au fonctionnement pour le démarrage de services ferroviaires et maritimes avec l'article 87, paragraphe 3, point c) du traité.

⁽¹⁰⁾ Intensité maximale de l'aide stipulée dans la proposition Marco Polo COM(2002) 54 final du 4.2.2002; C 65/2000 — France «Aide au démarrage des services maritimes» (JO C 37 du 3.2.2001).

TEXTE DE LA LETTRE

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

I. PROCEDIMENTO

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

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

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

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

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

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

II. DESCRIZIONE DELL'AUTO

II.1. Scopo

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

II.2. Beneficiari dell'aiuto

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

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

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

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

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

II.4. Tipologia ed intensità degli aiuti

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Saranno considerate ammissibili le seguenti spese:

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

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

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

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

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

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

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

21. Sono considerate ammissibili le spese per:

Dotazioni per gli interventi antinquinamento, costituite da:

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

Sicurezza:

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁾ GU L 277 del 14.10.1998, pag. 16.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.5. Procedimento

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

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

II.6. Misure di controllo

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

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

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

II.7. Cumulo dei contributi

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

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

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

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

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

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

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

II.9. Fondamento giuridico

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

II.10. Impegni assunti dallo Stato membro

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

III. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

III.1. Esistenza dell'aiuto

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

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

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

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

III.2. Esenzione delle misure di aiuto dal divieto

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

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

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

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

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

⁽¹⁴⁾ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

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

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

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

Necessità dell'aiuto

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

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

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

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

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

Proporzionalità e condizioni non discriminatorie

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

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

Assenza di distorsioni di concorrenza contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

— *Impianto e potenziamento di sistemi informatici e telematici*

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

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

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

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

— *Acquisto di beni strumentali destinati al trasporto combinato*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽²⁰⁾ GU L 202 del 18.7.1998.

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

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

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

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

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

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

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

⁽²¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. DECISIONE

Alla luce delle suesposte considerazioni, la Commissione ha deciso:

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

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

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

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

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

Avis d'ouverture d'une procédure d'examen concernant des obstacles au commerce au sens du règlement (CE) n° 3286/94 du Conseil, ces obstacles étant constitués par des mesures instituées et des pratiques suivies par la République de Turquie, entravant les échanges de produits pharmaceutiques

(2003/C 311/04)

Le 9 octobre 2003, la Commission a été saisie d'une plainte au titre de l'article 4 du règlement (CE) n° 3286/94 du Conseil ⁽¹⁾ (ci-après dénommé «règlement»).

1. PLAIGNANT

La plainte a été déposée par l'EFPIA (Fédération européenne des industries pharmaceutiques), au nom de sociétés communautaires, membres de la Fédération, qui exportent ou voudraient exporter vers la République de Turquie les produits couverts par la plainte. L'EFPIA est une association sans but lucratif qui a pour objet la promotion de l'industrie pharmaceutique, ainsi que la prise en charge de ses objectifs scientifiques, techniques, économiques et juridiques.

2. PRODUITS

La plainte concerne les produits pharmaceutiques relevant des codes suivants de la nomenclature combinée: 2936-2939, 2941 et 3001-3006.

Toutefois, la procédure d'examen ouverte par la Commission pourra aussi porter sur d'autres produits, en particulier ceux pour lesquels les parties intéressées qui se seront fait connaître dans le délai visé ci-dessous (voir le point 8) pourront démontrer qu'ils sont affectés par les pratiques alléguées.

3. OBJET

La plainte contient des allégations d'obstacles au commerce qui découleraient de pratiques et mesures de la République de Turquie et, plus particulièrement, du manque de transparence et de l'application discriminatoire du système d'importation, de vente et de commercialisation des produits pharmaceutiques, notamment en ce qui concerne les procédures de tarification et d'autorisation de mise sur le marché et les circuits de distribution. Le plaignant invoque également un manque de protection des données commerciales sensibles communiquées pour obtenir les autorisations de mise sur le marché.

4. ALLÉGATIONS D'OBSTACLES AU COMMERCE

L'EFPIA fait valoir que les pratiques turques visées au point 3 constituent des obstacles au commerce au sens de l'article 2, paragraphe 1, du règlement. Ces pratiques sont les suivantes:

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 3286/94 du Conseil du 22 décembre 1994 arrêtant des procédures communautaires en matière de politique commerciale commune en vue d'assurer l'exercice par la Communauté des droits qui lui sont conférés par les règles du commerce international, en particulier celles instituées sous l'égide de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) (JO L 349 du 31.12.1994, p. 71). Règlement modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 356/95 (JO L 41 du 23.2.1995, p. 3).

a) **Application discriminatoire du régime d'importation, de vente et de commercialisation des produits pharmaceutiques, en ce qui concerne, plus particulièrement, la fixation des prix du marché, des marges et des taux de remboursement, l'obligation de production locale et la distribution**

Le plaignant allègue qu'en République de Turquie, il existe, dans la loi et en pratique, une discrimination dans l'application du régime d'importation, de vente et de commercialisation des produits pharmaceutiques, notamment en ce qui concerne les procédures d'autorisation de mise sur le marché, la distribution et les régimes de tarification et de remboursement, au détriment des médicaments importés. Selon lui, il en résulte que les produits pharmaceutiques importés bénéficient d'un traitement moins favorable que les médicaments innovants et génériques produits localement et que le régime de remboursement prive les produits turcs.

Selon l'EFPIA, ces pratiques sont contraires à l'article I^{er} (NPF), à l'article III.4 (traitement national), à l'article X.1 (transparence et publication des lois et règlements) et à l'article X.3a) (application uniforme et impartiale des lois et règlements) du GATT de 1994 ainsi qu'à l'article 2, paragraphes 1 et 2, de l'accord sur les obstacles techniques au commerce (application des règlements techniques). Elle fait également valoir que les mesures et pratiques commerciales turques violent l'article XI:1 du GATT de 1994 (interdiction des restrictions à l'importation) et l'article 2 de l'accord sur les MIC (interdiction d'appliquer des mesures concernant les investissements et liées au commerce incompatibles avec les articles III et XI du GATT de 1994).

b) **Autres obstacles présumés au commerce**

Les autres obstacles présumés au commerce ont trait au manque de protection des données commerciales sensibles communiquées pour obtenir les autorisations de mise sur le marché qui, selon l'EFPIA, constitue clairement une violation de l'article 39, paragraphe 3, de l'accord sur les aspects des droits de propriété intellectuelle qui touchent au commerce (ADPIC).

Enfin, le plaignant affirme que les effets conjugués des divers processus et procédures réglementaires arbitraires et du manque de transparence constituent une violation des obligations qui incombent à la Turquie en vertu de l'article XXIII.1b) du GATT de 1994.

Au vu des données concrètes dont elle dispose et des éléments de preuve qui lui ont été communiqués, la Commission estime qu'il existe suffisamment d'éléments attestant à première vue que les mesures et pratiques turques décrites plus haut et, plus particulièrement, l'application discriminatoire du régime d'importation, de vente et de commercialisation des produits pharmaceutiques ainsi que la distribution, les mesures de tarification ou encore les marges sont défavorables aux produits importés et sont donc contraires aux articles susmentionnés.

5. ALLÉGATION D'EFFETS COMMERCIAUX DÉFAVORABLES

L'EFPIA affirme que ses membres subissent des effets commerciaux défavorables au sens de l'article 2, paragraphe 4, du règlement et risquent d'en subir davantage encore dans un proche avenir.

Les éléments de preuve principaux concernant les effets commerciaux défavorables de la législation et des pratiques turques peu transparentes, discriminatoires et restrictives pour le commerce sont le recul des ventes et le manque à gagner dus, essentiellement, à l'application opaque et discriminatoire des systèmes de tarification et de remboursement. D'autres effets commerciaux défavorables sont imputés à l'obligation de production locale qui induit des coûts importants pour l'industrie pharmaceutique européenne et affaiblit sa compétitivité en l'empêchant de réaliser des économies d'échelle, ce qui a des conséquences significatives en termes de pertes d'investissement, de recettes fiscales et d'emplois du fait de la relocalisation obligatoire de la production en Turquie.

Par ailleurs, les éléments de preuve présentés concernant les pertes commerciales font référence à d'autres effets des obstacles au commerce, qui résulteraient de l'appropriation et de l'utilisation abusives, par des entreprises turques, de données établies par des entreprises communautaires, dans le but de copier des produits innovants et d'obtenir l'autorisation de les mettre sur le marché.

Il semble donc y avoir des éléments attestant à première vue l'existence d'effets commerciaux défavorables au sens de l'article 2, paragraphe 4, du règlement.

6. INTÉRÊT COMMUNAUTAIRE

L'industrie pharmaceutique est une source d'emplois importante dans l'Union européenne: en 2001, elle employait environ 580 000 personnes. Les exportations représentent une part importante de son chiffre d'affaires, soit quelque 19 %.

Il semble, en conséquence, essentiel de sauvegarder l'égalité de traitement des produits pharmaceutiques de l'Union européenne sur les marchés de pays tiers en expansion rapide, tels que la Turquie, en supprimant les obstacles au commerce. Par ailleurs, il importe également de veiller à ce que les partenaires commerciaux de l'Union européenne respectent pleinement les engagements qu'ils ont souscrits dans le cadre des accords de l'OMC. La Communauté a aussi intérêt à assurer la bonne mise en œuvre de l'accord d'union douanière CE-Turquie qui établit une relation particulièrement étroite entre l'Union européenne et la Turquie. Bon nombre des

problèmes évoqués dans la plainte au titre du règlement sur les obstacles au commerce ont déjà fait l'objet de discussions au sein du comité mixte de l'union douanière CE-Turquie, du comité d'association CE-Turquie et du conseil d'association CE-Turquie, mais aucune solution satisfaisante n'a encore été dégagée. Au cours de l'enquête, la Commission continuera à explorer les possibilités de solution dans le cadre du dialogue bilatéral, en tenant compte des obligations qui incombent à la Turquie en vertu de l'accord d'union douanière.

Dans ces circonstances, il est jugé dans l'intérêt de la Communauté d'engager une procédure d'examen au titre du règlement sur les obstacles au commerce.

7. PROCÉDURE

Ayant décidé, après avoir dûment consulté le comité consultatif institué par le règlement, qu'il y a suffisamment d'éléments de preuve pour justifier l'ouverture d'une procédure d'examen des points de droit et de fait en question et ce, dans l'intérêt de la Communauté, la Commission a engagé un examen, conformément à l'article 8 du règlement.

Les parties intéressées peuvent se faire connaître et faire connaître leur point de vue par écrit sur les problèmes particuliers soulevés par le plaignant, en fournissant des éléments de preuve à l'appui.

En outre, la Commission entendra les parties qui l'auront demandé par écrit en se faisant connaître, pour autant qu'elles soient fondamentalement concernées par le résultat de la procédure.

Le présent avis est publié conformément à l'article 8, paragraphe 1, point a), du règlement.

8. DÉLAI

Toute information concernant cette affaire et toute demande d'audition doivent parvenir à la Commission dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale «Commerce»
M. Ignacio García Bercero, DG Trade, unité D/3
CHAR 9/74
B-1049 Bruxelles
Télécopieur (32-2) 299 32 64

Demande d'attestation négative/notification conformément au formulaire A/B**Affaire COMP/D1/38.827**

(2003/C 311/05)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Le 1^{er} septembre 2003, la Commission a reçu une demande d'attestation négative en vertu de l'article 81, paragraphe 1, du traité CE ou d'exemption en vertu de l'article 81, paragraphe 3, du traité CE qui émanait de Società Per I Servizi Bancari (SSB Spa), Banksys SA et Interpay Nederland BV, et portait sur un accord relatif à la création d'une entreprise commune dans le domaine des services de traitement des cartes internationales de crédit et de débit en Europe.
2. Cette entreprise commune serait créée dans un double objectif:
 - afin de développer des services financiers relatifs au traitement des cartes et de fournir ces services, en l'occurrence la fourniture de cartes internationales de crédit et de débit à des clients tiers se trouvant sur de nouveaux marchés géographiques hors des marchés nationaux des actionnaires fondateurs (c'est-à-dire la Belgique, l'Italie et les Pays-Bas);
 - afin de faire office de sous-traitant des sociétés mères pour le traitement des opérations liées aux cartes internationales de crédit et de débit, que les actionnaires fondateurs exécutent dans le cadre des services financiers qu'ils fournissent à leurs clients sur leurs marchés nationaux; les sociétés mères ont convenu de ne pas entrer en concurrence avec l'entreprise commune et de lui laisser l'exclusivité de la fourniture des services de sous-traitance sur les nouveaux marchés géographiques.
3. L'entreprise commune sera détenue à 24,5 % par Banksys, à 24,5 % par Interpay et à 51 % par SSB. Elle sera créée sous forme de société anonyme de droit belge, et son siège social sera situé à Bruxelles.
4. Une analyse préliminaire de l'affaire a amené la Commission à conclure que l'entreprise commune notifiée n'était pas une entreprise commune de plein exercice et qu'elle pouvait donc relever du règlement n° 17.
5. La Commission invite tous les tiers intéressés à lui communiquer leurs éventuelles observations sur l'accord notifié.
6. Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard trente jours après la date de publication de la présente. Elles pourront être envoyées par télécopieur ou par courrier, en mentionnant la référence COMP/D1/38.827 SSB, Banksys, Interpay, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction D
Unité D-1 (Services financiers)
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 295 01 28]

Notification d'accords de coopération**Affaire COMP/D1/38.818 — Barclays plc — Création d'une alliance DAB**

(2003/C 311/06)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Le 12 septembre 2003, la Commission a reçu une notification en vertu des articles 2 et 4 du règlement du Conseil n° 17, qui émanait des membres suivants de l'«alliance DAB»: Barclays plc, Bank of America Corporation, The Bank of Nova Scotia, Westpac Banking Corporation, Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG et BNP Paribas (les «parties»).

Le but des accords notifiés est de fournir aux détenteurs de cartes des parties un service leur permettant de retirer des espèces dans les distributeurs automatiques de billets des parties dans le monde entier, sans frais d'accès et avec des frais de traitement réduits, voire nuls. Les frais d'accès sont les frais directement facturés par un opérateur de DAB aux détenteurs de cartes d'autres banques lorsqu'ils retirent des espèces. Les frais de traitement sont les frais payés par les détenteurs de cartes à leur propre banque lorsqu'ils utilisent les réseaux DAB d'autres banques. L'alliance est théoriquement accessible à un nombre illimité de membres, mais sous réserve du respect de certains critères commerciaux et techniques. Elle est gérée par une société («LLC») fondée par les parties mentionnées ci-dessus.

Conformément aux «accords d'exonération des frais bancaires», LLC ne peut pas conclure d'accord d'exonération des frais d'accès avec un autre établissement financier ayant des activités de banque de détail ou possédant ou exploitant un réseau DAB important situé pour l'essentiel sur les territoires des parties, sans avoir reçu l'autorisation écrite préalable de la partie concernée sur ce territoire. De même, une partie n'est pas autorisée à étendre le bénéfice des accords d'exonération des frais bancaires à des filiales ou à des banques acquises opérant sur le territoire exclusif d'une autre partie sans l'accord de LLC. Un territoire exclusif est défini comme le marché national d'une partie ou le territoire sur lequel elle exerce l'essentiel de ses activités de banque de détail.

Par ailleurs, les parties demeurent libres de conclure des accords distincts pour l'exonération des frais d'accès, des frais de traitement ou d'autres frais liés aux DAB sur leur propre territoire ou dans des pays qui ne constituent pas des territoires exclusifs d'autres parties. Toutefois, aucune partie ne peut conclure un accord séparé relatif aux frais d'accès avec des banques situées sur le territoire exclusif d'une autre partie sans avoir reçu l'accord écrit de LLC.

Une analyse préliminaire de l'affaire a amené la Commission à conclure que l'entreprise commune notifiée n'était pas une entreprise commune de plein exercice et qu'elle pouvait donc relever du règlement n° 17.

La Commission invite tous les tiers intéressés à lui communiquer leurs éventuelles observations sur l'accord notifié.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard trente jours après la date de publication de la présente. Elles pourront être envoyées par fax [(32-2) 295 01 28] ou par courrier, en mentionnant la référence COMP/D1/38.818 alliance DAB, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction D/Unité D.1 (Services financiers)
B-1049 Bruxelles

**LISTE DES PROPOSITIONS LÉGISLATIVES ET AUTRES DOCUMENTS COM ADOPTÉS PAR LA
COMMISSION EN 2003 (PREMIÈRE PARTIE)**

(2003/C 311/07)

COM	2003	1	F		13.1.2003	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2001/25/CE concernant le niveau minimal de formation des gens de mer
COM	2003	2	F		15.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant les mesures antidumping instituées par le règlement (CE) n° 1603/2000 du Conseil sur les importations d'éthanolamines originaires des États-Unis d'Amérique
COM	2003	3	F		15.1.2003	Proposition de décision du Conseil concernant des mesures de protection relatives à la maladie de Newcastle aux États-Unis d'Amérique
COM	2003	4	F		14.1.2003	Communication de la Commission sur la mise en œuvre des grandes orientations des politiques économiques pour 2002
COM	2003	5	F		14.1.2003	Communication de la Commission — Opter pour la croissance: Connaissance, innovation et emploi dans une société fondée sur la cohésion. Rapport au Conseil européen de printemps du 21 mars 2003 sur la stratégie de Lisbonne pour le renouveau économique, social et environnemental [SEC(2003) 25]
COM	2003	6	F		14.1.2003	Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social, et au Comité des régions — L'avenir de la stratégie européenne pour l'emploi (SEE) «Une stratégie pour le plein emploi et des emplois de meilleure qualité pour tous»
COM	2003	7	F		16.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant les mesures antidumping instituées par le règlement (CE) n° 299/2001 du Conseil sur les importations de permanganate de potassium originaire de la République populaire de Chine
COM	2003	8	F		16.1.2003	Proposition de règlement du Conseil instituant un droit antidumping définitif sur les importations de certaines tôles dites «magnétiques» à grains orientés originaires de Russie
COM	2003	9	F		16.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant les mesures antidumping instituées par le règlement (CE) n° 1824/2001 du Conseil sur les importations de briquets de poche avec pierre, à gaz, non rechargeables, originaires de la République populaire de Chine et de Taïwan
COM	2003	10	F		16.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant les mesures antidumping instituées par les règlements (CE) n° 495/98 et (CE) n° 2413/95 du Conseil sur les importations de ferrosilicomanganèse originaire de la République populaire de Chine et d'Ukraine
COM	2003	11	F		22.1.2003	Avis de la Commission conformément à l'article 251, paragraphe 2, troisième alinéa, point c), du traité CE sur les amendements du Parlement européen à la position commune du Conseil concernant la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil portant modification de la directive 83/477/CEE du Conseil concernant la protection des travailleurs contre les risques liés à l'exposition à l'amiante pendant le travail
COM	2003	12	F		16.1.2003	Proposition de décision du Conseil relative à la position de la Communauté au sein du Conseil d'association concernant la mise en œuvre de l'article 84 de l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Royaume du Maroc, d'autre part
COM	2003	13	F		17.1.2003	Proposition de décision du Conseil relative à la position à adopter par la Communauté au sein du Conseil de coopération institué par l'accord de partenariat et de coopération conclu entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et la Fédération de Russie, d'autre part, en relation avec l'établissement de règles de procédure pour le règlement des différends dans le cadre de cet accord

COM	2003	14	F			16.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CEE) n° 2092/91 concernant le mode de production biologique de produits agricoles et sa présentation sur les produits agricoles et les denrées alimentaires
COM	2003	15	F			21.1.2003	Rapport de la Commission à l'autorité budgétaire sur les garanties couvertes par le budget général — Situation au 31 décembre 2001
COM	2003	16	F			24.1.2003	Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen: Vers un instrument juridiquement contraignant des Nations unies destiné à promouvoir et protéger les droits et la dignité des personnes handicapées
COM	2003	17	F			21.1.2003	Livre vert: Politique spatiale européenne
COM	2003	18	F			24.1.2003	Proposition de directive du Conseil relative au contrôle des sources radioactives scellées de haute activité
COM	2003	19	F			22.1.2003	Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen: Troisième rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur les statistiques concernant le nombre d'animaux utilisés à des fins expérimentales et à d'autres fins scientifiques dans les États membres de l'Union européenne
COM	2003	20	F			20.1.2003	Proposition de règlement du Conseil concernant l'intervention des autorités douanières à l'égard de marchandises soupçonnées de porter atteinte à certains droits de propriété intellectuelle ainsi que les mesures à prendre à l'égard de marchandises portant atteinte à certains droits de propriété intellectuelle
COM	2003	21	F			21.1.2003	Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur la mise en œuvre de la charte européenne des petites entreprises
COM	2003	22	F			22.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant règlement (CE) n° 772/1999 instituant des droits antidumping et compensateurs définitifs sur les importations de saumons atlantiques d'élevage originaires de Norvège
COM	2003	23	F	1		21.1.2003	Proposition de règlement du Conseil établissant des règles communes pour les régimes de soutien direct dans le cadre de la politique agricole commune et établissant des régimes de soutien aux producteurs de certaines cultures
COM	2003	23	F	2		21.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 1257/1999 concernant le soutien au développement rural par le Fonds européen d'orientation et de garantie agricole (FEOGA) et abrogeant le règlement (CE) n° 2826/2000
COM	2003	23	F	3		21.1.2003	Proposition de règlement du Conseil portant organisation commune du marché des céréales
COM	2003	23	F	4		21.1.2003	Proposition de règlement du Conseil portant organisation commune du marché du riz
COM	2003	23	F	5		21.1.2003	Proposition de règlement du Conseil portant organisation commune du marché des fourrages séchés pour les campagnes de commercialisation de 2004/2005 à 2007/2008
COM	2003	23	F	6		21.1.2003	Proposition de règlement du Conseil modifiant règlement (CE) n° 1255/1999 portant organisation commune des marchés dans le secteur du lait et des produits laitiers
COM	2003	23	F	7		21.1.2003	Proposition de règlement du Conseil établissant un prélèvement dans le secteur du lait et des produits laitiers
COM	2003	26	F			21.1.2003	Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen: Penser aux petites entreprises dans une Europe qui s'élargit
COM	2003	27	F			21.1.2003	Livre vert: L'esprit d'entreprise en Europe

COM	2003	29	F			17.1.2003	Proposition de directive du Conseil modifiant la directive 78/660/CEE en ce qui concerne les montants exprimés en euros
COM	2003	30	F			23.1.2003	Proposition de règlement du Conseil mettant en œuvre, pour la Communauté, les dispositions tarifaires fixées dans l'accord d'association entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et la République du Chili, d'autre part
COM	2003	31	F			27.1.2003	Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur l'octroi d'une dérogation en vertu de l'article 19, paragraphe 2, du traité CE, présenté conformément à l'article 14, paragraphe 3, de la directive 93/109/CE relative au droit de vote et d'éligibilité aux élections au Parlement européen
COM	2003	32	F	1		30.1.2003	Proposition de directive (Euratom) du Conseil définissant les obligations de base et les principes généraux dans le domaine de la sûreté des installations nucléaires
COM	2003	32	F	2		30.1.2003	Proposition de directive (Euratom) du Conseil sur la gestion du combustible nucléaire irradié et des déchets radioactifs
COM	2003	33	F			27.1.2003	Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil fixant les règles spécifiques d'hygiène applicables aux denrées alimentaires d'origine animale
COM	2003	34	F			30.1.2003	Communication de la Commission: Deuxième rapport d'étape sur la cohésion économique et sociale
COM	2003	35	F			27.1.2003	Proposition de décision du Conseil prorogeant la décision 2002/148/CE portant conclusion des consultations engagées avec le Zimbabwe en application de l'article 96 de l'accord de partenariat ACP-CE
COM	2003	36	F			29.1.2003	Rapport de la Commission au Conseil et au Parlement européen concernant les statistiques conjoncturelles contenant un résumé du rapport sur la qualité requis par le règlement (CE) n° 1165/98 du Conseil
COM	2003	37	F			30.1.2003	Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: État d'avancement de la mise en œuvre des documents d'évaluation conjointe concernant les politiques de l'emploi dans les pays candidats
COM	2003	38	F			24.1.2003	Proposition modifiée de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens
COM	2003	39	F			29.1.2003	Proposition de règlement du Conseil concernant l'autorisation d'un additif dans l'alimentation des animaux
COM	2003	40	F			30.1.2003	Communication de la Commission: Bilan de l'état d'avancement de la réforme
COM	2003	42	F			31.1.2003	Rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre et l'évaluation des activités communautaires en faveur des consommateurs 1999-2001, s'inscrivant dans le cadre général établi par la décision n° 283/1999/CE
COM	2003	44	F			31.1.2003	Proposition de décision du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre général pour financer les activités communautaires à mener à l'appui de la politique des consommateurs pendant les années 2004 à 2007
COM	2003	46	F			30.1.2003	Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative aux mesures et procédures visant à assurer le respect des droits de propriété intellectuelle

Notification préalable d'une opération de concentration
(Affaire COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics)

Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée

(2003/C 311/08)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Le 12 décembre 2003, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, d'un projet de concentration par lequel l'entreprise américaine Platinum Equity, LLP («Platinum») acquiert, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement, le contrôle de l'ensemble de l'entreprise britannique Hays Logistics («Hays Logistics»), actuellement part du groupe Hays plc, par achat d'actions.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

— Platinum: entreprise internationale spécialisée dans l'acquisition et la gestion stratégique d'entreprises,

— Hays Logistics: services de logistique en Europe.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée de traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽³⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence COMP/M.3345 — Platinum Equity/Hays Logistics, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffe «Fusions»
J-70
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1.
JO L 257 du 21.9.1990, p. 13 (rectificatif).

⁽²⁾ JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.
JO L 40 du 13.2.1998, p. 17 (rectificatif).

⁽³⁾ JO C 217 du 29.7.2000, p. 32.

Non-opposition à une concentration notifiée**(Affaire COMP/M.3319 — Doughty Hanson/Saft)**

(2003/C 311/09)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Le 12 décembre 2003, la Commission a décidé de ne pas s'opposer à la concentration notifiée susmentionnée et de la déclarer compatible avec le marché commun. Cette décision est basée sur l'article 6, paragraphe 1, point b), du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil. Le texte intégral de la décision est disponible seulement en anglais et sera rendu public après suppression des secrets d'affaires qu'il peut contenir. Il sera disponible:

- en support papier *via* les bureaux de vente de l'Office des publications officielles des Communautés européennes (voir page 4 de couverture),
- en support électronique dans la version «CEN» de la base de données CELEX sous le numéro de document 303M3319. CELEX est le système de documentation automatisée du droit communautaire.

Pour plus d'informations concernant les abonnements, prière de s'adresser à:

EUR-OP

Information, marketing et relations publiques

2, rue Mercier

L-2985 Luxembourg

[téléphone (352) 29 29-42718; télécopieur (352) 29 29-42709].

III

(Informations)

COMMISSION

MEDIA PLUS (2001-2005)**Mise en œuvre du programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes****Avis d'appel à propositions 92/03****Soutien à la distribution transnationale des films européens et à la mise en réseau des distributeurs européens****Système de soutien «sélectif»**

(2003/C 311/10)

1. INTRODUCTION

Le présent avis d'appel à propositions est fondé sur la décision 2000/821/CE du Conseil, du 20 décembre 2000, portant sur la mise en œuvre d'un programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes (Media Plus — Développement, Distribution et Promotion — 2001-2005), et publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* L 13 du 17 janvier 2001, p. 35.

Parmi les actions de ladite décision à mettre en application figure le soutien à la distribution transnationale de films cinématographiques européens.

2. OBJET

Le présent avis s'adresse aux sociétés de distribution cinématographiques européennes dont les activités contribuent aux objectifs précités. Il indique comment se procurer les documents nécessaires pour soumettre une proposition en vue de l'obtention d'une contribution financière communautaire.

Le service de la Commission chargé de la gestion du présent appel à propositions est l'unité «Soutien au Contenu Audiovisuel» de la Direction générale EAC de l'Éducation et de la Culture.

Les sociétés européennes qui souhaitent répondre à cet appel à propositions et recevoir le document «Lignes directrices pour soumettre une proposition en vue d'obtenir une contribution financière dans le secteur de la distribution — Soutien à la distribution transnationale des films européens et à la mise en réseau des distributeurs européens — Système de soutien "sélectif"» doivent adresser leur demande par courrier ou par télécopieur à:

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

La Commission s'engage à envoyer le document cité dans les deux jours suivant la réception de la demande.

Les dates limites de dépôt des propositions à l'adresse susmentionnée sont:

- 15 mars 2004
- 10 juillet 2004
- 1^{er} décembre 2004.

MEDIA PLUS (2001-2005)**Mise en œuvre du programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes****Avis d'appel à propositions 93/03****Soutien à la distribution transnationale des films européens****Soutien aux agents de vente internationale de films cinématographiques européens**

(2003/C 311/11)

1. INTRODUCTION

Le présent avis d'appel à propositions est fondé sur la décision 2000/821/CE du Conseil, du 20 décembre 2000, portant sur la mise en œuvre d'un programme d'encouragement au développement, à la distribution et à la promotion des œuvres audiovisuelles européennes (Media Plus — Développement, Distribution et Promotion — 2001-2005), et publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* L 13 du 17 janvier 2001, p. 35.

Parmi les actions de ladite décision à mettre en application figure le soutien à la distribution transnationale de films cinématographiques européens.

2. OBJET

Le présent avis s'adresse aux sociétés européennes se spécialisant dans la distribution internationale de films cinématographiques européens (agents de vente) dont les activités contribuent aux objectifs précités. Il indique comment se procurer les documents nécessaires pour soumettre une proposition en vue de l'obtention d'une contribution financière communautaire.

Le service de la Commission chargé de la gestion du présent appel à propositions est l'unité «Soutien au Contenu Audiovisuel» de la Direction générale EAC de l'Éducation et de la Culture.

Les sociétés européennes qui souhaitent répondre à cet appel à propositions et recevoir le document «Lignes directrices pour soumettre une proposition en vue d'obtenir une contribution financière dans le secteur de la distribution — Soutien à la distribution transnationale des films européens — Soutien aux agents de vente internationale de films cinématographiques européens» doivent adresser leur demande par courrier ou par télécopieur à:

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

La Commission s'engage à envoyer le document cité dans les deux jours suivant la réception de la demande.

La date limite de dépôt des propositions à l'adresse susmentionnée est le 28 février 2004.

Appel de propositions concernant le programme Asia IT&C**EuropeAid/117839/C/G**

(2003/C 311/12)

La Commission européenne lance un appel de propositions en vue du cofinancement de projets conjoints visant à développer le transfert de technologies de l'information entre l'Europe et l'Asie, dans les États membres et les 17 pays d'Asie qui bénéficient d'une assistance financière dans le cadre de la phase II du programme IT&C des Communautés européennes. La version complète des lignes directrices à l'intention des demandeurs peut être consultée à l'adresse suivante:

Commission européenne
Office de coopération EuropeAid
Direction D, Asie
Unité D2, Programme IT&C Asie
Bureau L41 3/49
B-1049 Bruxelles

Ces documents sont disponibles sur les sites internet suivants:

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

et

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

et par courrier électronique à

europeaid-asia-itc@cec.eu.int

Les dates limites de remise des propositions sont le 25 mars 2004 à 16.00 h (heure de l'Europe centrale) et le 24 juin 2004 à 16.00 h. (heure de l'Europe centrale).

Avis d'appel à propositions — EuropeAid/117830/C/G**Intégration des questions de genre dans la coopération au développement**

(2003/C 311/13)

La Commission européenne lance un appel à propositions pour des projets à mettre en œuvre dans les pays en développement, visant à améliorer l'accès des femmes au processus de prise de décision politique et à réduire les inégalités entre les femmes et les hommes en matière d'éducation, financés par la ligne budgétaire «Intégration des questions de genre dans la coopération au développement des Communautés européennes».

Le texte complet des lignes directrices à l'intention des demandeurs peut être consulté auprès de la Commission européenne, EuropeAid Office de la coopération, Unité F6, rue Joseph II 54, office J54 1/140, B-1040 Bruxelles et sur le site Internet suivant:

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

La date limite de remise des propositions est fixée au 12 février 2004 à 16h00 (heure de Bruxelles).

Appel de propositions**Programme Asia Pro Eco****EuropeAid/117860/C/G**

(2003/C 311/14)

L'Office de coopération EuropeAid de la Commission européenne lance un appel de propositions pour des «activités de diagnostic, partenariats technologiques, actions de démonstration, renforcement des mesures prises et dialogue opérationnel et pratique» en Asie, financés par le programme Asia Pro Eco, ALA, ligne budgétaire B7-301 (projet n° AIDCO/2001/0137) des Communautés européennes.

Le texte complet des lignes directrices à l'attention des demandeurs peut être consulté à l'adresse suivante:

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

et sur le site web suivant:

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

La date limite de remise des propositions est fixée au:

- 3 mai 2004 à 16 heures, heure de l'Europe centrale (HEC)
- 4 octobre 2004 à 16 heures, heure de l'Europe centrale (HEC)

Appui aux mesures favorisant le retour et la réinsertion des diverses communautés du Kosovo**Programme CARDS de l'Union européenne****EuropeAid/117760/D/G/KOS**

(2003/C 311/15)

L'Agence européenne pour la reconstruction lance un appel à propositions relatif à la mise en œuvre d'un programme en faveur du retour et de la réinsertion des membres des différentes communautés du Kosovo, financé par les Communautés européennes au titre du programme CARDS. Le programme d'aide en question permettra de mettre en place un processus de retour durable des réfugiés et des personnes déplacées qui souhaitent regagner leur région d'origine. Il sera mis en œuvre par le biais des mesures suivantes: facilitation du dialogue, remise en état des infrastructures sociales et matérielles, reconstruction des logements, développement à l'échelon local, programmes favorisant l'autonomie et la durabilité, notamment en apportant une aide aux communautés par le biais de mesures de coopération et de conseil visant à aider les municipalités à améliorer l'accès aux services. Des organisations internationales/ONG seront invitées à présenter des propositions portant sur toutes les activités précitées ou seulement sur certaines d'entre elles. L'objectif principal consistera à élaborer un programme transsectoriel. Le texte complet des lignes directrices à l'intention des demandeurs peut être consulté auprès de l'Agence européenne pour la reconstruction, 1 Kosovo street, Pristina, Kosovo (personne de contact: Mary Walsh) et sur le site Internet suivant: www.ear.eu.int. La date limite de remise des propositions est fixée au 1^{er} avril 2004.

Avis d'appel à propositions concernant les aides destinées aux politiques et aux actions relatives à la santé génésique et sexuelle et aux droits connexes dans les pays en développement

EuropeAid/117842/C/G

(2003/C 311/16)

La Commission européenne lance un appel à propositions restreint pour des projets financés par le programme des Communautés européennes concernant les aides destinées aux politiques et aux actions relatives à la santé génésique et sexuelle et aux droits connexes dans les pays en développement. Le texte complet des lignes directrices à l'intention des demandeurs peut être consulté sur le site Internet suivant:

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

La date limite de remise des propositions est fixée à 16 heures (heure de Bruxelles), le jeudi 26 février 2004.
