

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	<i>I Meddelanden</i>	
	Kommissionen	
97/C 205/01	Ecu.....	1
97/C 205/02	Tillkännagivande om inledande av antidumpningsförfaranden beträffande import av mononatriumglutamat med ursprung i Brasilien, Förenta Staterna och Vietnam.....	2
97/C 205/03	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende nr IV/M.962 — Daimler Benz/ Deutsche Telekom/Telematik) (¹).....	3
97/C 205/04	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende nr IV/M.835 — Recticel/Greiner) (¹).....	4
97/C 205/05	Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport (¹).....	5
97/C 205/06	Department of Trade and Industry (Handels- och industridepartementet) — The Petroleum (Production) (Seaward Areas) — 1988-års bestämmelser (¹).....	16
	Europeiska monetära institutet	
97/C 205/07	Yttrande från Europeiska monetära institutet.....	18

II Förberedande rättsakter

.....



<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning (fortsättning)	Sida
	III <i>Upplysningar</i>	
	Kommissionen	
97/C 205/08	Förslagsanmodan för 1997 avseende projekt för datainsamling och studier inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken	21
97/C 205/09	Anbudsinfördran nr 28/97 avseende delpartier för försäljning av vinalkohol som öppnades genom förordning (EEG) nr 3777/91	25
	Domstolen	
97/C 205/10	Meddelande om allmänt uttagningsprov	28
<hr/>		
	Rättelser	
97/C 205/11	Rättelse till resultat av anbudsinfördran (Gemenskapens livsmedelsbistånd) (EGT nr C 201 av den 1.7.1997, s. 16)	28

I

(Meddelanden)

KOMMISSIONEN

Ecu (¹)

4 juli 1997

(97/C 205/01)

Valutabelopp för en enhet:

Belgiska franc och luxemburgska franc	40,7571	Finska mark	5,87623
Danska kronor	7,52173	Svenska kronor	8,67736
Tyska mark	1,97528	Pund sterling	0,669105
Grekiska drakmer	310,904	USA-dollar	1,12744
Spanska pesetas	166,704	Kanadensiska dollar	1,54944
Franska franc	6,65687	Japanska yen	127,908
Irländska pund	0,743205	Schweiziska franc	1,65306
Italienska lire	1924,49	Norska kronor	8,22413
Nederländska gulden	2,22343	Isländska kronor	79,3832
Österrikiska schilling	13,8991	Australiska dollar	1,50506
Portugisiska escudos	199,163	Nyzeeländska dollar	1,66388
		Sydafrikanska rand	5,10393

Kommissionen har installerat en telex med automatiskt svar som ger omräkningstalen i ett antal valutor. Denna tjänst är öppen varje dag från kl. 15.30 till kl. 13.00 följande dag. De som använder sig av tjänsten skall göra på följande sätt:

- Ring telexnummer Bryssel 237 89.
- Lämna det egna telexnumret.
- Skriv koden "cccc" som startar det automatiska systemet som överför omräkningstalen för ecun.
- Överföringen bör inte avbrytas förrän meddelandet är slut, vilket markeras med koden "ffff".

Anmärkning: Kommissionen har även automatiska faxsvarare (nr 296 10 97 och nr 296 60 11) som tillhandahåller dagliga uppgifter om beräkning av de omräkningstal som skall tillämpas med avseende på jordbrukspolitiken.

(¹) Rådets förordning (EEG) nr 3180/78 av den 18 december 1978 (EGT nr L 379, 30.12.1978, s. 1), senast ändrad genom förordning (EEG) nr 1971/89 (EGT nr L 189, 4.7.1989, s. 1).

Rådets beslut 80/1184/EEG av den 18 december 1980 (Lomékonventionen) (EGT nr L 349, 23.12.1980, s. 34).

Kommissionens beslut nr 3334/80/EKSG av den 19 december 1980 (EGT nr L 349, 23.12.1980, s. 27).

Finansiell förordning av den 16 december 1980 om Europeiska gemenskapernas allmänna budget (EGT nr L 345, 20.12.1980, s. 23).

Rådets förordning (EEG) nr 3308/80 av den 16 december 1980 (EGT nr L 345, 20.12.1980, s. 1).

Beslut av Styrelsen för Europeiska investeringsbanken av den 13 maj 1981 (EGT nr L 311, 30.10.1981, s. 1).

Tillkännagivande om inledande av antidumpningsförfaranden beträffande import av mononatriumglutamat med ursprung i Brasilien, Förenta Staterna och Vietnam

(97/C 205/02)

Kommissionen har tagit emot ett klagomål i enlighet med artikel 5 i rådets förordning (EG) nr 384/96⁽¹⁾ i vilket det görs gällande att import av mononatriumglutamat med ursprung i Brasilien, Förenta Staterna och Vietnam dumpas och därmed vållar gemenskapsindustrin väsentlig skada.

1. Klagomål

Klagomålet ingavs den 23 maj 1997 av ORSAN SA, den enda tillverkaren av mononatriumglutamat i gemenskapen.

2. Produkt

Den produkt som enligt påståendet dumpas är mononatriumglutamat, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 2922 42 10. Detta KN-nummer nämns endast upplysningsvis och har ingen bindande effekt beträffande produktens klassificering.

3. Påstående om dumpning

a) Brasilien och Förenta Staterna

Påståendet om dumpning grundar sig på en jämförelse av normalvärdet, som fastställs på grundval av hemmamarknadspriserna i Brasilien och Förenta Staterna med exportpriserna för produkten i fråga när den säljs till gemenskapen. Med utgångspunkt från dessa fakta är de beräknade dumpningsmarginalerna betydande för de två nämnda exportländerna.

b) Vietnam

Med tanke på att Vietnam inte har marknadsekonomi har den klagande föreslagit att normalvärdet skall fastställas på grundval av hemmamarknadspriset i Thailand.

Påståendet om dumpning grundar sig på en jämförelse av normalvärdet enligt ovan med exportpriserna för produkten i fråga när den säljs för export till gemenskapen. Med utgångspunkt från dessa fakta är de beräknade dumpningsmarginalerna betydande.

4. Vållande av skada

Den klagande gör gällande och har framlagt bevis för att importen från Brasilien, Förenta Staterna och Vietnam

har ökat avsevärt absolut sett och/eller uttryckt som marknadsandel.

Det görs vidare gällande att importvolymen och priset på de importerade produkterna bland annat — med beaktande av att andra länders tidigare dumpningsverksamhet redan har skadat gemenskapsindustrin — negativt har påverkat försäljningsvolymen, marknadsandelen och de priser som tas ut av gemenskapstillverkaren, vilket i sin tur har haft en väsentlig negativ inverkan på gemenskapsindustrins ekonomiska situation.

5. Förfarande för fastställande av dumpning och skada

Kommissionen har efter samråd med rådgivande kommittén fastslagit att klagomålet har ingivits av gemenskapsindustrin och att det finns tillräckliga bevis för att motivera att ett förfarande inleds. Kommissionen har därför påbörjat en undersökning enligt artikel 5 i förordning (EG) nr 384/96.

a) Frågeformulär

För att kommissionen skall få de uppgifter som den anser nödvändiga för sin undersökning kommer frågeformulär att sändas till den klagande och till de exportörer och importörer som nämns i klagomålet. Samtidigt kommer frågeformulär att sändas till alla kända intresseorganisationer för exportörer och importörer.

Exportörer, importörer och andra berörda parter ombeds att så snart som möjligt kontakta kommissionen för att ta reda på om de nämns i klagomålet. Myndigheterna i exportländerna kommer att underrättas om vilka exportörer som namnges i klagomålet. De exportörer och importörer som inte namnges i klagomålet på grund av att de inte var kända bör så snart som möjligt, och senast 15 dagar efter offentliggörandet av detta tillkännagivande, begära ett frågeformulär eftersom även de omfattas av den tidsram som anges i punkt 7 nedan. Begäran om frågeformulär skall göras skriftligen till nedanstående adress och bör innehålla den berörda partens namn, adress och telefonnummer samt fax- och/eller telexnummer.

b) Insamling av uppgifter och utfrågningar

Alla berörda parter som kan påvisa att de troligen kommer att beröras av undersökningens resultat anmodas att skriftligen lämna sina synpunkter och framlägga bevis till stöd för dessa.

⁽¹⁾ EGT nr L 56, 6.3.1996, s. 1.

Dessutom kan kommissionen höra de parter som nämns i a ovan och andra berörda parter, om de lämnar en skriftlig begäran om detta och visar att det finns särskilda skäl att höra dem.

c) *Val av ett tredje land med marknadsekonomi*

På grundval av upplysningar som tillhandahållits av den klagande föreslås Thailand som ett lämpligt tredje land med marknadsekonomi för fastställande av normalvärdet för Vietnam i enlighet med artikel 2.7 i rådets förordning (EG) nr 384/96. Parterna i undersökningen anmodas yttra sig om lämpligheten av detta val inom den särskilda tidsram som anges i punkt 7.

6. Gemenskapens intresse

Om det finns grund för påståendena om dumpning och skada får den klagande, importörerna och deras intresseorganisationer samt företrädare för användare och deras intresseorganisationer lämna uppgifter till kommissionen enligt artikel 21 i rådets förordning (EG) nr 384/96 inom den tidsfrist som anges i detta tillkännagivande, för att ett välgrundat beslut skall kunna fattas om huruvida det ligger i gemenskapens intresse att vidta antidumpningsåtgärder. Det bör noteras att de uppgifter som lämnas enligt den artikeln endast kommer att beaktas om de underbyggs med faktiska bevis när de lämnas.

7. Tidsram

a) *Allmän tidsram*

Om de berörda parternas uppgifter skall beaktas vid undersökningen måste de ge sig till känna och skriftligen lämna sina synpunkter och uppgifter inom 40 dagar efter

det att detta tillkännagivande har offentliggjorts. Berörda parter kan också begära att bli hörda av kommissionen inom samma tidsram. Denna tidsram gäller också berörda parter som inte är kända av kommissionen och det ligger följaktligen i deras intresse att omedelbart kontakta kommissionen på nedanstående adress.

b) *Särskild tidsram för val av tredje land med marknadsekonomi*

Parter i undersökningen som vill framställa kommentarer om lämpligheten i förslaget av Thailand som lämpligt tredje land med marknadsekonomi för fastställandet av normalvärdet skall ge in sina anmärkningar inom tio dagar från offentliggörandet av detta tillkännagivande.

c) *Kommissionens adress för korrespondens*

Europeiska kommissionen
Generaldirektorat I, Yttre förbindelser
Direktorat C och E
(Cort 100 4/30)
Rue de la Loi/Wetstraat 200
B-1049 Bryssel
Faxnr: +32 2 295 65 05
Telexnr: COMEU B 21877.

8. Bristande samarbete

I fall där någon berörd part vägrar att ge tillgång till eller på något annat sätt inte lämnar nödvändiga uppgifter inom den föreskrivna tiden eller lägger väsentliga hinder i vägen för undersökningen får preliminära eller slutgiltiga, positiva eller negativa avgöranden träffas på grundval av de uppgifter som finns tillgängliga i enlighet med artikel 18 i förordning (EG) nr 384/96.

Förhandsanmälan av en koncentration

(Ärende nr IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik)

(97/C 205/03)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 27 juni 1997 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89⁽¹⁾ genom vilken företaget Daimler Benz AG och Deutsche Telekom AG erhåller, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, gemensam kontroll över det nyligen bildade samriskföretaget Telematik GmbH.

⁽¹⁾ EGT nr L 395, 30.12.1989, s. 1. Rättelse i EGT nr L 257, 21.9.1990, s. 13.

2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:
 - Daimler Benz: fordon, flygplan och rymd, service.
 - Deutsche Telekom: telekommunikationer.
 - Telematik: vägtrafiktelematik.
3. Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att den anmälda koncentrationen kan omfattas av förordning (EEG) nr 4064/89, dock med det förbehållet att det slutliga beslutet på denna punkt fattas senare.
4. Kommissionen uppmanar intresserade tredje parter att lämna eventuella synpunkter på den föreslagna koncentrationen.

Synpunkterna måste vara kommissionen tillhanda inom tio dagar efter det att denna förhandsanmälan har offentliggjorts. Synpunkterna kan skickas per fax (nr +32 2 296 43 01, 296 72 44) eller per post med referensnummer IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens (GD IV)
Direktorat B — Arbetsgruppen för kontroll av företagsfusioner
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150
B-1040 Bryssel

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration

(Ärende nr IV/M.835 — Recticel/Greiner)

(97/C 205/04)

(Text av betydelse för EES)

Kommissionen beslutade den 19 mars 1997 att inte göra invändningar mot den anmälda koncentrationen ovan och att förklara den förenlig med den gemensamma marknaden. Detta beslut grundar sig på artikel 6.1 b i rådets förordning (EEG) nr 4064/89. Beslutet i sin helhet finns endast på engelska och kommer att offentliggöras efter det att alla eventuella affärshemligheter har avlägsnats. Det kommer att finnas tillgängligt

- i skriftlig form och kan fås från Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer (se förteckningen på sista sidan),
- i elektronisk form i "CEN"-versionen i CELEX databas med CELEX-nummer 397M0835. CELEX är den databas som innehåller Europeiska gemenskapens lagstiftning. För ytterligare information rörande abonnemang, kontakta:

EUR-OP
Information, marknadsföring och PR (OP/4B)
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg
Tfn +352 29 29 424 55, fax +352 29 29 427 63

Gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till sjötransport

(97/C 205/05)

(Text av betydelse för EES)

1. INLEDNING

1.1 Utveckling av sjöfartssektorn: principen om en fri marknad

Gemenskapens sjöfartspolitik omfattar främjandet av EG-sjöfart, externa relationer och sjösäkerhet, vilket fastställts i flera meddelanden till rådet. Målet har varit att säkerställa frihet vad gäller tillgång till sjöfartsmarknaderna i hela världen för säkra och miljövänliga fartyg som företrädesvis är registrerade i EG-medlemsstaterna och vars besättning utgörs av gemenskapens medborgare. Denna politik har bidragit till att öppna upp marknader, i synnerhet i Europa, och gett konsumenterna ett stort utbud av konkurrenskraftiga sjötransporttjänster. Både andelen fartyg som upptagits i medlemsstatsregister och antalet anställda EG-sjömän har emellertid kraftigt minskat, särskilt under det senaste decenniet.

Politiken förstärks av lagstiftning på internationell, gemenskaps- samt på nationell nivå. I synnerhet vad gäller säkerhetsnormer och arbetsförhållanden tillämpas internationella konventioner och resolutioner, och gemenskapen arbetar aktivt för en förbättring av världsomfattande normer i relevanta forum, t.ex. i Internationella sjöfartsorganisationen. På gemenskapsnivå antog rådet 1986 grundläggande lagstiftning vad gäller sjöfarten som grundas på en icke-rotektionistisk filosofi om en öppen marknad⁽¹⁾. På gemenskapsnivå togs 1986 ett allmänt beslut att det inte skulle finnas något ytterligare krav än etablering i gemenskapen för rätten att tillhandahålla sjötransporttjänster mellan gemenskapen och tredje land eller mellan medlemsstater. I förordning (EEG) nr

4055/86 föreskrivs t.ex. frihet för alla transportföretag etablerade i gemenskapen att tillhandahålla tjänster, oberoende om deras fartyg går under gemenskaps- eller tredje lands flagg.

Undantagen till filosofin om en öppen handel, där handeln fortfarande begränsas till de fartyg som är registrerade i medlemsstaterna och går under en medlemsstats flagg, är relativt få (framförallt inom viss cabotagehandel). Registrering av fartyg i en medlemsstat medför därför få ekonomiska fördelar; däremot kan en sådan innebära nackdelar såsom strikta bemanningsvillkor och höga skatter och sociala avgifter för företagen och deras anställda i medlemsstaterna, vilket i de flesta fall innebär att det blir relativt dyrt att föra EG-registrerade fartyg med EG-sjöfolk ombord. Däremot medför det inga större kostnader för företag från tredje land som går in på den öppna marknaden. Dessutom råder det direkt konkurrens mellan gemenskapsregistrerade fartyg och fartyg från tredje land inte bara inom internationell handel utan även inom den mesta handeln inom gemenskapen, eftersom det inte finns några direkta eller indirekta skatter tillämpliga på sjötransporttjänster för att säkerställa en viss jämförbarhet mellan kostnaderna för företagen inom EG och företagen utanför EG, vilket det finns för de flesta andra importerade varor och tjänster.

Därutöver präglas sjöfartsindustrin av en extrem rörlighet och en ofördelaktig reglering kan lätt kringgås genom att fartyg registreras i andra länder (vilket innebär en fullständig frihet vad gäller bemanningsvillkor och -nationalitet) och, vid behov, genom att en del av förvaltningen och företagsledningen förflyttas utanför medlemsstaten (för att undvika dess skattesystem). Under de senaste åren har det också funnits stor tillgång på sjöfolk från tredje land med låga löner vilket givit rederierna ett läggkostnadsalternativ vid val av besättning. Dessutom föreligger för närvarande en konjunkturberoende och strukturell överkapacitet, vilket innebär att industrin är hänvisad till efterfrågan och vilket gör det möjligt för transportföretagen att hålla fraktsatserna nere. Detta, i kombination med höga fasta kostnader för rederierna, leder till att motivationen att skära ned kostnader och eventuellt göra andra inbesparingar ökar och uppnåendet av en hög driftskvalitet kanske inte alltid är kommersiellt eftersträvarvärt, vilket kan komma att strida emot gemenskapens långsiktiga intresse av en säker, effektiv och miljövänlig transport.

⁽¹⁾ 1986 års paket (EGT nr L 378, 31.12.1986, s. 1, 4, 14, 21) består av fyra förordningar:

- Förordning (EEG) nr 4055/86 om tillämpning av principen om frihet att tillhandahålla tjänster på sjötransportområdet mellan medlemsstater samt mellan medlemsstater och tredje land, ändrad genom förordning (EEG) nr 3573/90 (EGT nr L 353, 17.12.1990, s. 16).
- Förordning (EEG) nr 4056/86 om detaljerade regler för tillämpning av artiklarna 85 och 86 i fördraget på sjöfarten, ändrad genom Anslutningsakten för Österrike, Finland och Sverige.
- Förordning (EEG) nr 4057/86 om illojal prissättning inom sjöfarten.
- Förordning (EEG) nr 4058/86 om samordnade åtgärder för att säkerställa fri tillgång till last på oceantrade.

1.2 Utveckling av sjöfartssektorn: minskad konkurrenskraft för fartyg under EG-flagg

Den europeiska sjöfartsindustrin står inför hård internationell konkurrens och den andel av den totala världsfloattan som går under gemenskapsflagg har minskat stadigt under de senaste tre decennierna. År 1970 gick 32 % av världstonnaget under någon av EG-medlemsstaternas flagg. År 1995 hade denna andel minskat till 14 %. Andelen av de främsta länderna med öppna register ökade från 19 % till 38 % under samma period. Samtidigt minskade andelen EG-sjöfolk ombord i lika stor utsträckning.

Kommissionen erkände problemet med bristande konkurrenskraft för fartyg under EG-flagg och föreslog 1989 en rad förstärkande åtgärder, inbegripet ett fartygsregister för gemenskapen ("EUROS")^(*). Detta register var avsett att fungera ihop med medlemsstaternas nationella förstaregister och garantera rederierna statligt stöd som motprestation för vissa åtaganden vad gäller anställning av gemenskapens medborgare i besättningen. Rådet kunde emellertid inte godkänna detta förslag till Eurosregister.

I avsaknad av en gemenskapslagstiftning som tillhandahåller en viss harmonisering har medlemsstaterna tagit egna initiativ för att slå vakt om sina sjöfartsintressen. Det är ett faktum att viktiga ekonomiska överväganden såsom en bibehållen sysselsättning och know-how samt flottans strategiska värde påverkar de nationella policybesluten. Det måste även uppmärksammas att kvaliteten inte får åsidosättas för kostnadsbesparingar från rederiernas sida bara för att överleva konkurrensen från i synnerhet fartyg under bekvämlighetsflagg med låga kostnader. Kvaliteten måste bibehållas och förbättras, både vad gäller tekniska normer och fartygsdrift, vilket innebär ett fortsatt behov av utbildning och anställning av personer med erforderliga kvalifikationer.

Åtgärder har därför gradvis införts för att minska trenden med utflaggning, t.ex. mildare villkor för nationella förstaregister, utveckling av andra eller internationella register, användning av statliga stödåtgärder eller en kombination av dessa, men ingen åtgärd har varit fullt framgångsrik.

Utflaggningen av fartyg utgör inte det enda problemet. I de fall där en flaggstat utanför gemenskapen erbjuder en attraktiv infrastruktur har det under de senaste åren vid utflaggning funnits en tendens till en överflyttning av

tillhörande verksamhet (t.ex. fartygsledning) till länder utanför gemenskapen, vilket lett till att ännu flera arbetstillfällen gått förlorade, både till sjöss och i land. Ytterligare en följd har varit förlusten av know-how inom sjöfartssektorn. På grund av uppfattningen om att det rör sig om ett begränsat antal arbetsplatser till sjöss, svåra arbetsförhållanden och få karriärmöjligheter har antalet elever vid sjöfartsskolorna och nyanställt ungt sjöfolk minskat, vilket ytterligare förstärker de negativa effekterna till sjöss och i land.

1.3 1989 års riktlinjer för statligt stöd

Mot bakgrund av en ökad användning av statligt stöd fastställde kommissionen 1989 riktlinjer som definierade villkoren enligt vilka statligt stöd till sjöfarten skulle anses förenligt med den gemensamma marknaden^(*). De två grundläggande målen för gemenskapens satsningar ansågs vara bibehållandet av fartygen under gemenskapsflagg och sysselsättning i största möjliga utsträckning för gemenskapens sjöfolk. För att uppnå dessa mål utarbetade kommissionen en metod för att utjämna de stora skillnaderna i driftskostnader mellan den flotta som är registrerad i medlemsstaterna och de fartyg som går under bekvämlighetsflagg. Detta var det första försöket att samordna medlemsstaternas olika åtgärder.

Tak

Kommissionen insåg i synnerhet att medlemsstaternas flottor stod inför en svår konkurrenssituation på grund av de fördelar som fanns för fartyg som går under tredje lands flagg, inbegripet bekvämlighetsflagg, vilket medför skillnader i driftskostnader. Riktlinjerna från år 1989 omfattade därför ett utkast till en metod som skulle säkerställa att den totala kostnaden för statligt stöd inte skulle överskrida ett tak som skulle fastställas mot bakgrund av kostnadsnackdelarna på världsmarknaderna för fartyg som gick under flagg av en medlemsstat med låga lönekostnader. Denna uträkning grundades på de hypotetiska driftskostnaderna för fartyg under portugisisk och cypriotisk flagg, eftersom dessa representerade det billigaste förstaregistret i EG respektive en bekvämlighetsflagg. Efter att ett viktigt tillämpningsförfarande för att motsvara sammansättningen av flottan under nationell flagg vad gäller fartygstyp erhöles ett gemensamt nationellt tak för årligt statligt stöd, som var tillämpligt för alla fartygstyper.

(*) Meddelande om framtiden för gemenskapens varvsindustri — åtgärder för att förbättra verksamhetsvillkoren för gemenskapens varvsindustri, KOM(89) 266 slutlig, 3.8.1989.

(*) Meddelande om finansiella och skattemässiga åtgärder för gemenskapsregistrerade fartyg som bedriver sjöfartsverksamhet, SEK(89) 921 slutlig, 3.8.1989.

1.4 Översyn av riktlinjerna

Mot bakgrund av den fortsatta nedgången i gemenskapens flotta och de allt större skillnaderna mellan medlemsstaternas politiska åtgärder för att bemöta svårigheterna inom EG:s sjöfartssektor fastslog kommissionen att gemenskapens sjöfartsstrategi bör ses över. De första resultaten av denna översyn presenterades i ett meddelande (*) i mars 1996.

Kommission fastställde att ytterligare förbättrad säkerhet, tillgång till internationella marknader och en tillämpning av konkurrensregler i kombination med åtgärder för att förbättra utbildning och främja sysselsättning och FoU skulle förbättra konkurrenskraften för gemenskapens sjöfartssektor. Kommissionen insåg att stödåtgärder trots allt kan komma att behövas för tillfället för att bibehålla och utveckla gemenskapens sjöfartssektor. I meddelandet ställdes även frågor om en eventuell ny inställning till statligt stöd.

Det rådde allmän enighet om att riktlinjerna för statligt stöd till sjöfarten krävde en översyn med beaktande av utvecklingen vad gäller de internationella konkurrensförhållandena och den världsomfattande tendensen vad gäller liberalisering av marknaderna för varor och tjänster, utvecklingen inom sjöfartssektorn, erfarenheten från tillämpningen av riktlinjerna från 1989, reaktionerna på meddelandet om en ny sjöfartsstrategi och förteckningen över statligt stöd till sjöfarten som utarbetats i enlighet med kommentarerna i vitboken om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken (*).

Vad gäller allmänna principer kvarstår målet att främja en säker och konkurrenskraftig gemenskapsflotta som sysselsätter det högsta möjliga antalet sjömän från gemenskapen. Förutsättningen för att uppnå detta mål är att stödet måste förknippas med särskilda åtgärder i stället för att vara en indirekt återspeglning av skillnader i hypotetiska driftskostnader.

Vad gäller metoden att tillämpa ett tak är det svårt att i tillräcklig utsträckning beakta skillnaderna i fartygens storlek, produktivitet, bemanning och rederiernas ekonomiska prestanda (dvs. vinster eller förluster). Det har således fastslagits att en alternativ metod krävs för att begränsa stödordningarnas intensitet och undvika en kapploppning i fråga om subventioner (se kapitel 10).

De olika förutsättningarna vad gäller konkurrens för fartyg registrerade inom gemenskapen och för fartyg registrerade utanför gemenskapen, i synnerhet de som går under bekvämlighetsflagg, beror framförallt på skattekostnaderna. Detta beror på att kapitalkostnaderna och den tillgängliga tekniken i princip är desamma överallt i världen. Flera olika undersökningar har dock visat att skattekostnaderna (företagsbeskatning och lönerelaterade kostnader för sjöfolk) utgör en avgörande och snedvridanden faktor.

Diriftsstöd skall i princip utgöra undantag som är både tillfälliga och avtagande. Vad gäller sjötransporter är emellertid problemet med EG-flottans konkurrenskraft på världsmarknaden strukturellt, vilket till stor del beror på yttre faktorer. Eftersom de närmaste utsikterna för att komma till rätta med denna kostnadsskillnad inte ser så lovande ut, verkar stödåtgärder som tillåter redarna att driva gemenskapsregistrerade fartyg på ett konkurrenskraftigt sätt på världsmarknaden vara nödvändiga på lång sikt.

Internationellt sett har gemenskapen arbetat aktivt för en liberalisering av sjötransporttjänsterna i hela världen, inom ramen för världshandelsorganisationen, men viktiga handelspartners har varit ovilliga att godkänna de förslag som lagts fram, och vidare har diskussioner skjutits fram till nästa runda av omfattande förhandlingar om tjänster, vilken är planerad att påbörjas innan år 2000. Det verkar också osannolikt att man inom den närmaste framtiden skulle komma fram till ett internationellt avtal om en tillämpning av konkurrensregler inom sjötransporten, inbegripet en begränsning av nationella stödordningar.

I framtiden kommer stödnivån att successivt minskas om det ekonomiska och politiska världsläget så tillåter. Om de nya reglerna träder i kraft, som för närvarande håller på att framförhandlas inom ramen för det allmänna tjänstehandelsavtalet (GATS) och som avser de potentiellt snedvridande effekterna av subventioner av tjänstehandel, kommer gällande riktlinjer att ändras i enlighet därmed. För närvarande bör den rådande situationen övervakas genom en regelbunden översyn av stödet mot bakgrund av gemenskapsflottornas konkurrenskraft på världsmarknaden.

2. OMFATTNING OCH ALLMÄNNA MÅL FÖR DE OMARBETADE RIKTLINJERNA FÖR STATLIGT STÖD

Gemenskapens inställning till statligt stöd skall ta hänsyn till skillnaderna i medlemsstaternas olika prioriteringar och metoder samt säkerställa att en snedvridning av konkurrensen skall minimeras.

(*) "Mot en ny sjöfartsstrategi", KOM(96) 81 slutlig, 13.3.1996.

(*) "Vitbok om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken — ett globalt perspektiv på upprättandet av en gemenskapsram för hållbara transporter", KOM(92) 494 slutlig, punkt 59.

Kommissionens uppgift är att fastställa kriterier enligt vilka statligt stöd beviljas. Stödordningarna skall inte påverka övriga medlemsstaters ekonomi negativt och får inte medföra en risk för snedvridning av konkurrensen mellan medlemsstaterna i en större utsträckning än vad som ligger i gemensamt intresse. Statligt stöd skall alltid begränsas till vad som är nödvändigt för att uppnå dess syfte, och beviljas under öppenhet. Den sammanlagda effekten av allt stöd som beviljas av de statliga myndigheterna (inbegripet nationell, regional och lokal nivå) måste alltid beaktas.

2.1 Omfattningen av de omarbetade riktlinjerna för statligt stöd

De gällande riktlinjerna omfattar allt stöd till förmån för sjötransport som beviljas av gemenskapens medlemsstater eller finansieras med statliga medel. Detta inbegriper alla typer av ekonomiska fördelar som finansieras av offentliga myndigheter (även på nationell, regional eller lokal nivå). För detta ändamål kan "offentliga myndigheter" även omfatta offentliga företag och statligt kontrollerade banker. Åtgärder genom vilka staten garanterar lån eller annan finansiering av affärsbanker kan också falla under definitionen av stöd. I riktlinjerna görs ingen skillnad mellan olika typer av stödmottagare vad gäller rättslig status (t.ex. företag, kommanditbolag eller enskilda personer) och inte heller mellan offentligt eller privat ägande. Alla hänvisningar till företag skall omfatta alla typer av juridiska personer.

Dessa riktlinjer omfattar inte stöd till varvsindustrin (i enlighet med sjunde direktivet^(*), ändrat genom rådets förordning 1904/96^(?) eller någon annan efterföljande rättsakt inbegripet rådets förordning 3094/95^(*) som är avsedd att genomföra bestämmelserna om statligt stöd i OECD-avtalet om normala konkurrensvillkor inom den kommersiella skeppsbyggnads- och skeppsreparationsindustrin när det träder i kraft) eller stöd till fiskefartyg. Investeringar i infrastruktur anses normalt sett inte involvera statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget, om staten tillhandahåller fri och lika tillgång till infrastrukturen till förmån för alla intresserade deltagare. Kommissionen kan emellertid komma att undersöka sådana investeringar som indirekt eller direkt gynnar enskilda redare. Slutligen har kommissionen infört principen att inget statligt stöd skall ges när offentliga myndigheter ger

bidrag till ett företag på sådana grunder som skulle godkännas av en privat investerare som verkar under normala marknadsekonomiska förhållanden^(*).

Dessa riktlinjer skall tillämpas från den dag de har offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* utan att påverka tillämpningen av de stödordningar som redan godkänts innan offentliggörandet. Trots detta skall dessa stödordningar underkastas en översyn i enlighet med artikel 93.1 i fördraget och de skall vid behov ändras inom 18 månader efter det att ifrågavarande riktlinjer blir tillämpliga.

2.2 Allmänna mål för de omarbetade riktlinjerna för statligt stöd

Kommissionen har betonat⁽¹⁰⁾ att en ökad öppenhet vad gäller statligt stöd är nödvändig för att inte bara nationella myndigheter i allmänhet utan även företag och enskilda personer skall vara medvetna om sina rättigheter och skyldigheter. Dessa riktlinjer är avsedda att bidra till detta och klargöra vilka statliga stödordningar som kan införas för att understödja gemenskapens sjöfartsintressen. Eftersom detta anses förbättra gemenskapsflottornas konkurrenskraft kan statligt stöd i allmänhet endast beviljas för fartyg som finns upptagna i medlemsstatsregister⁽¹¹⁾. Denna politik bör

- trygga sysselsättningen inom EG (både till sjöss och i land),
- bevara den know-how i fråga om sjöfart som finns i gemenskapen och utveckla sjöfartskunskaperna, och
- förbättra säkerheten.

Statligt stöd kan emellertid i vissa undantagsfall beviljas för fartyg upptagna i register enligt punkt 3 i bilaga I under förutsättning att den berörda medlemsstaten kan påvisa att registret direkt bidrar till ovannämnda mål.

Dessutom kan stödåtgärder oberoende av flagg tillåtas i vissa speciella undantagsfall när en fördel för gemenskapen tydligt framgår (se 3.1 och kapitel 7).

^(*) Rådets direktiv 90/684/EEG om stöd till varvsindustrin (EGT nr L 380, 31.12.1990, s. 27), senast ändrat genom direktiv 94/73/EG (EGT nr L 351, 31.12.1994, s. 10).

^(?) EGT nr L 251, 3.10.1996, s. 5.

^(*) EGT nr L 332, 30.12.1995, s. 1.

^(*) Meddelande om tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i Romfördraget på offentligt deläggande, Bulletin EEG 9-1984.

⁽¹⁰⁾ Kommissionens tjuugoandra rapport om konkurrenspolitik, 1992, och kommissionens meddelande Mot en ny sjöfartsstrategi, KOM(96) 81 slutlig, 13.3.1996.

⁽¹¹⁾ Se bilagan.

Ytterligare målsättningar för den gemensamma transportpolitiken⁽¹²⁾ får också beaktas, såsom upprättandet av en gemenskapsram för hållbar rörlighet och, som en del av denna, främjandet av närsjöfarten och utveckling av dess fulla potential.

3. SKATTEMÄSSIGA OCH SOCIALA ÅTGÄRDER FÖR ATT FÖRBÄTTRA KONKURRENSKRAFTEN

3.1 Beskattning av rederier

Inom sjöfartssektorn har medlemsstaterna reagerat på de svårigheter som uppstått genom de olika faktorer som påverkar internationell konkurrens på många sätt vilket återspeglar de varierande situationer som råder i de olika medlemsstaterna. Vissa medlemsstater har kunnat använda sig av allmänna åtgärder medan andra varit hänvisade till statligt stöd. Diskussionerna rörande förslaget till Euros har visat att möjligheterna till en harmonisering inom detta område för närvarande är begränsade.

Många länder utanför gemenskapen har utvecklat betydande fartygsregister, ibland uppbackade av en effektiv internationell tjänsteinfrastruktur, och drar till sig redare genom skattevillkor som är avsevärt mycket mildare än i gemenskapens medlemsstater. De låga skatterna har motiverat företagen inte bara att flagga ut sina fartyg utan även att överväga en förflyttning av företaget. Det bör understrykas att det för närvarande inte finns några effektiva internationella regler för att stävja en sådan skattemässig konkurrens och endast få administrativa, rättsliga eller tekniska hinder att flytta en fartygsregistrering från ett medlemsstatsregister. Detta resulterar i ett gemensamt problem för alla medlemsstater med stora flottor; upprättandet av förhållanden som tillåter rättvis konkurrens med fartyg med bekvämlighetsflagg verkar vara den bästa lösningen för närvarande.

Frågan om skattemässig konkurrens mellan medlemsstaterna bör behandlas. I detta läge finns det inga belägg för att några stödordningar skulle snedvrída konkurrensen i handeln mellan medlemsstaterna i en utsträckning som skulle strida mot det gemensamma intresset. Faktum är att medlemsstaternas metoder vad gäller sjöfartsstöd allt mer verkar sammanfalla. Utflaggning mellan medlemsstaterna förekommer sällan. Skattemässig konkurrens är framförallt ett problem mellan medlemsstaterna å ena sidan och tredje land å andra sidan, eftersom de inbesparingar som kan göras av redarna genom ett tredje lands register är stora i jämförelse med de alternativ

som finns inom gemenskapen. Dessutom har de skattepliktiga visterna inom sjöfarten under de senaste åren minskat så mycket att skillnaderna mellan de effektiva skattesatserna i medlemsstaterna har varit av underordnad betydelse. Den fortsatta minskningen av de flottor som är registrerade i medlemsstaterna samt att EG-rederierna bibehållit en relativt konstant andel av den internationella sjöfarten under det senaste decenniet utgör bevis för detta.

För att motverka denna tendens har många medlemsstater vidtagit särskilda åtgärder för att förbättra skattevillkoren för rederierna, inbegripet t.ex. snabbare avskrivning av fartygsinvesteringar och rätten att göra skattefria reserveringar av vinster från försäljning av fartyg under ett visst antal år, forutsatt att dessa vinster återinvesteras i fartyg.

Dessa åtgärder för skattelättnad som tillämpas på ett speciellt sätt för sjöfarten betraktas som statligt stöd. Även det system som används i vissa medlemsstater och tredje land att ersätta den vanliga företagsbeskattningen med en tonnageskatt betraktas som statligt stöd. Tonnageskatt innebär att redaren betalar ett skattebelopp som är direkt relaterat till det tonnage som är i trafik. Tonnageskatten skall betalas oberoende av rederiets faktiska inkomster, vinster eller förluster.

Det har visat sig att sådana åtgärder garanaterar högkvalitativ sysselsättning inom sjöfartssektorn i land, som t.ex. företagsledning inom sjöfartsindustrin och även annan verksamhet som är förbunden med sjöfart (försäkringar, mäklari och finansiering). Mot bakgrund av vikten av sådan verksamhet för gemenskapens ekonomi och till stöd för de tidigare nämnda målen kan dessa typer av skattelättnad i allmänhet motiveras. En garanterad kvalitativ sysselsättning och främjandet av en konkurrenskraftig sjöfartsindustri i en medlemsstat genom åtgärder vad gäller skattelättnad i kombination med andra åtgärder för utbildning och ökad säkerhet kommer att underlätta utvecklingen av EG-sjöfarten på världsmarknaden.

Kommissionen är medveten om att rederiernas inkomster nuförtiden kommer från driften av fartyg under olika flagg, t.ex. genom användning av charterfartyg under utländsk flagg eller fartyg som tillhör partnerföretag i allianser. Det är också ett faktum att sporren till en förflyttning av företagsledning och underordnad verksamhet till utlandet skulle kvarstå om rederierna skulle erhålla en betydande ekonomisk fördel av att upprätta separata företag och bokföring för inkomster från fartyg under EG-flagg respektive andra inkomster. Detta skulle vara fallet om t.ex. inkomster från fartyg under annan flagg än EG-flagg skulle underkastas antingen en fullständig

⁽¹²⁾ Kommissionens "vitbok om den framtida utvecklingen av den gemensamma transportpolitiken", KOM(92) 494 slutlig.

företagsbeskattning i en medlemsstat eller en låg skattesats vid bestyrkande av att företagsledningen finns utomlands.

Syftet med statligt stöd inom ramen för den gemensamma sjötransportpolitiken är att främja EG-flottornas konkurrenskraft på den globala sjöfartsmarknaden. Således bör skattelättnadssystem i regel endast tillämpas om fartygen går under gemenskapsflagg. Dessa system kan i undantagsfall även tillämpas om de gäller en hel flotta som drivs av ett rederi som är etablerat inom en medlemsstats territorium och underkastat företagsbeskattning, under förutsättning att det är bestyrkt att all strategisk och ekonomisk förvaltning av alla berörda fartyg faktiskt utförs inom territoriet och att denna verksamhet i stor utsträckning bidrar till den ekonomiska verksamheten och sysselsättningen i gemenskapen. De uppgifter genom vilka den berörda medlemsstaten bestyrker en sådan ekonomisk koppling skall normalt omfatta uppgifter om de fartyg som ägs och drivs i enlighet med gemenskapens fartygsregister, om de EG-medborgare som är anställda ombord på fartyg och i land samt om investeringarna i fasta tillgångar. Det måste betonas att stödet måste vara nödvändigt för att främja en repatriering av den strategiska och ekonomiska förvaltningen för alla berörda fartyg i gemenskapen och ytterligare bör alla förmånstagare av stödordningarna vara underkastade företagsbeskattning i gemenskapen. Dessutom skulle kommissionen begära att samtliga inlämnade uppgifter skulle påvisa att alla fartyg som drivs av företag som kommer i åtnjutande av dessa åtgärder följer de säkerhetsnormer som gäller internationellt och inom gemenskapen, inbegripet de som gäller för arbetsförhållandena ombord.

När skattesystem tillåts enligt ovanstående undantagsfall kommer kommissionen att kräva regelbundna rapporter som visar att åtgärden (i kombination med medlemsstatens övriga system för statligt stöd) ger resultat vad gäller den gemenskapsregistrerade flotta som drivs från medlemsstaten och sysselsättningen av EG-sjöfolk. Kommissionen kommer att noga övervaka en eventuell snedvridning av konkurrensen i handeln mellan medlemsstaterna.

I samtliga fall måste systemen underlätta en utveckling av sjöfartssektorn och sysselsättningen för att främja gemenskapens intressen. Således måste de ovannämnda skattemässiga fördelarna begränsas till sjöfartsverksamhet. Följaktligen skulle det i fall där ett rederi även är verksamt inom andra affärsområden krävas insyn i bokföringen för att förhindra att stödet "svämmar över" till verksamhet som inte är sjöfartsrelaterad. Denna metod skulle stärka EG-sjöfartens konkurrenskraft, med skattesatser jämförbara med nivåerna i resten av världen, men skulle bibehålla en medlemsstats normala skattenivåer för

övrig verksamhet och ersättningen till aktieägarna och direktörerna.

3.2 Arbetskraftsrelaterade kostnader

I januari 1997 offentliggjorde kommissionen ett meddelande om kontroll av statligt stöd och sänkning av arbetskraftsomkostnader⁽¹³⁾ som omfattar alla samhällsområden med särskilt beaktande av de marknadssegment som sysselsätter arbetskraft med låga kvalifikationer. I detta meddelande varnar man för riskerna med att möjliggöra sänkta arbetskraftsomkostnader för särskilda sektorer vilket kan bringa den inre marknaden ur funktion och därmed försämra den gemenskapsindustrins konkurrenskraft och möjligheten att långsiktigt skapa nya arbetstillfällen. Kommissionen beaktar i synnerhet denna metods potentiellt negativa effekter på sektorer med en överkapacitet eller som är krisdrabbade (sektorer i vilka efterfrågan på gemenskapsprodukter har stagnerat eller avtagit), känsliga sektorer (där en betydande handel och konkurrens finns inom gemenskapen) och sektorer utsetta för internationell konkurrens.

Sjötransport utgör emellertid ett specialfall vilket kommissionen godkänt genom antagandet av riktlinjerna för statligt stöd år 1989 och meddelandet om en sänkning av arbetskraftsomkostnaderna. I synnerhet "stöd inom området för socialförsäkringar och inkomstbeskattningen för sjöfolk, vilket minskar rederiernas personalomkostnader för drift av fartyg som är registrerade i gemenskapen utan att den sociala tryggheten för sjöfolk minskas, kan anses vara förenligt med den gemensamma marknaden". Kommissionen anser att detta fortfarande är giltigt.

Sjötransport är en sektor med viss överkapacitet överallt i världen och där den internationella konkurrensen är hård. För industrisektorer med överkapacitet eller som är krisdrabbade är det fastställt att stöd kan överföra svårigheterna — och sysselsättningsproblemen — till de konkurrenter i andra medlemsstater som inte kommer i åtnjutande av sådant stöd. Inom sjötransportsektorn ökar efterfrågan på kvalitet och det finns tecken på en tillväxtpotential för marknaden. Dessutom råder det i hela världen brist på utbildat och kvalificerat sjöfolk. Mot denna bakgrund bör inte stöd till sysselsättning av i synnerhet kvalificerat sjöfolk motarbetas. Omfattningen av samarbetet mellan rederier via konferenser och konsortier m.m. samt i linjefart och andelen av cross-trading i bulktransport visar att tyngdpunkten för konkurrensen ligger mellan EG-redare och redare utanför EG. Slutligen visar man i meddelandet på att skillnaderna mellan länderna

⁽¹³⁾ EGT nr C 1, 3.1.1997, s. 10.

med låga lönekostnader och medlemsstaterna är avsevärda och att en samordning av ny produktionsteknik, innovation, kvalitet och utbildning på ett mer bestående sätt kan förbättra prestandan vad gäller konkurrenskraft och sysselsättning. Även om detta stämmer för de flesta industrisektorerna är det på det hela taget inte fallet för sjötransportsektorn av de anledningar som beskrivs i kapitel 1.

Stödåtgärder till sjöfartssektorn bör därför framförallt inriktas på att sänka skatter, andra kostnader och avgifter som avkrävs redare och sjöfolk i gemenskapen (dvs. de personer som är skattepliktiga och skyldiga att erlagga socialavgifter i en medlemsstat) för att uppnå liknande nivåer som i övriga världen. Åtgärderna bör mera direkt stimulera en utveckling av sektorn och sysselsättningen i stället för att tillhandahålla ett allmänt ekonomiskt bidrag.

I enlighet med detta mål bör följande ingrepp beträffande en minskning av sysselsättningskostnader därför tillåtas för EG-sjöfart:

- Minskade socialförsäkringsavgifter för EG-sjöfolk ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat.
- Minskade inkomstskattesatser för EG-sjöfolk ombord på fartyg som är registrerade i en medlemsstat.

För denna typ av stöd kan en maximal sänkning av skatte- och avgiftssatserna till noll tillåtas, vilket gör det möjligt för medlemsstaterna att anpassa sysselsättningskostnaderna till de i övriga världen, vilket ofta medför undantag för skatter och socialskyddsavgifter för sjöfolk. EG-sjöfolkets nettolöner får emellertid inte subventioneras, eftersom detta kunde leda till en snedvridning av konkurrensvillkoren mellan medlemsstaterna. En skattelättnad skulle inte minska redarnas intresse för att förhandla fram ett lämpligt lönepaket med potentiella besättningsmedlemmar och deras fackliga representanter. Sjöfolk från medlemsstater med lägre lönekostnader skulle därför fortfarande ha en konkurrensmässig fördel jämfört med medlemsstaterna med högre lönekostnader. I vilket fall som helst kommer EG-sjöfolket även framöver att vara dyrare än den billigaste arbetskraft som finns att tillgå på världsmarknaden. Följaktligen medför denna åtgärd ingen risk för överkompensation.

På grund av interna skattemässiga skäl föredrar vissa medlemsstater att inte tillämpa ovannämnda system med sänkta skatte- och avgiftssatser utan de kan i stället ersätta redarna — delvis eller helt — för de kostnader som uppkommer genom dessa skatter och avgifter. En sådan

metod kan i allmänhet anses motsvara ovannämnda system med sänkta skatte- och avgiftssatser under förutsättning av att ett klart samband till dessa skatter och avgifter finns, att ingen överkompensation förekommer och att systemet är öppet och inte kan missbrukas.

4. BYTE AV ARBETSSKIFT

Ett annat område av gemenskapsintresse, som fastställts i kommissionens riktlinjer från år 1989, är stöd till byte av arbetsskift, vilket brukar minska kostnaderna för att anställa EG-sjöfolk, i synnerhet sjöfolk som arbetar ombord på fartyg i långfartstrafik. Även om kommissionen 1989 begränsade denna typ av stöd till 50 % av de totala kostnader som uppkom av denna anledning innebär framtagandet av den nya takmetoden att det inte är nödvändigt att fastställa en särskild gräns för denna åtgärds typ. Stöd i enlighet med detta tak kan därför beviljas som betalning eller ersättning för hemfärdskostnader för EG-sjöfolk som arbetar ombord på fartyg som finns upptagna i ett medlemsstatsregister.

5. INVESTERINGSTÖD

För närvarande beviljar vissa medlemsstater stöd endast till nybyggda fartyg medan andra medlemsstater även beviljar stöd vid köp av vissa typer av begagnade fartyg eller för ombyggnad eller modernisering av befintliga fartyg. Dessa stödordningar har mer eller mindre skapat eller bibehållit en viss överkapacitet vilket lett till lägre fraktsatser. Detta har i sin tur föranlett EG-rederierna att göra inbesparingar, i många fall, genom att flagga ut. Dessutom har sådana stödordningar i några fall föranlett rederierna att besluta om köp eller försäljning av fartyg av skatteskal i stället för kommersiella skäl.

Subventioner för förnyande av flottan är inte vanliga inom andra transportområden (vägtransport, luftfart). Eftersom de har en tendens att snedvrida konkurrensen har kommissionen varit motvillig att tillåta sådana stödordningar, med undantag av de fall där en del av omstruktureringen leder till en minskning av den totala flottans kapacitet.

Efter kommissionens överlämnande av sitt meddelande⁽¹⁴⁾ om skeppsbyggnad beslöt rådet, som sammanträdde den 24 april 1997, att förlänga det sjunde direktivet om skeppsbyggnad fram till den 31 december 1998. Således måste investeringar i nya fartyg följa dessa bestämmelser som kommer att ersätta dem.

⁽¹⁴⁾ Varvspolitik — framtida möjligheter, inledande överväganden, SEK(97) 567.

Inom ramen för dessa riktlinjer och i enlighet med den gemensamma politiken för sjösäkerhet⁽¹⁵⁾ skall annat investeringsstöd emellertid vara tillåtet under vissa begränsade omständigheter för att förbättra utrustningen ombord på fartyg som är upptagna i ett medlemsstatsregister eller främja användningen av säkra och rena fartyg, som t.ex. att motivera rederierna till att uppgradera gemenskapsregistrerade fartyg till normer som sträcker sig längre än de obligatoriska säkerhets- och miljönormer som är fastställda i internationella konventioner, vilket skulle medföra att strängare avtalade normer införs tidigare och att säkerheten och miljöskyddet förbättras. Sådant stöd måste i förekommande fall uppfylla de skeppsbyggnadsbestämmelser som nämns i kapitel 2.1 andra stycket.

Eftersom sjöfarten av naturen är mycket rörlig skall regionalt stöd till rederier i missgynnade regioner, vilket ofta tar formen av investeringsstöd till rederier som investerar i den berörda regionen, endast tillåtas om det är uppenbart att det innebär fördelar för regionen inom en rimlig tid. Detta skulle t.ex. vara fallet om investeringen gällde byggnad av speciella lagerlokaler eller köp av fast utrustning för omlastning. Investeringsstöd för rederier i missgynnade regioner skall då endast tillåtas när sådant stöd följer bestämmelserna för regionalt stöd (se kapitel 6).

6. REGIONALT STÖD ENLIGT ARTIKEL 92.3 a och c

Kommissionen kommer inom ramen för de regionala stödordningarna att tillämpa de allmänna regler som fastställs i dess meddelanden om nationellt regionalt stöd⁽¹⁶⁾ eller eventuella ändringar till dessa meddelanden.

7. UTBILDNING

Många utbildningsprogram för sjöfolk som understöds av staten anses inte utgöra statligt stöd eftersom de är av allmän karaktär (oberoende om det rör sig om en yrkesutbildning eller en akademisk utbildning). Således är sådana inte underkastade anmälningsplikt och prövning av kommissionen.

⁽¹⁵⁾ Meddelande om en gemensam politik för sjösäkerhet, KOM(93) 66 slutlig.

⁽¹⁶⁾ Meddelande om tillämpningen av artikel 9.3 a och c på regionalt stöd (EGT nr C 212, 12.8.1988, s. 2).

Om ett program anses inbegripa statligt stöd krävs dock en anmälan. Detta kan vara fallet om t.ex. ett särskilt program uttryckligen hänvisar till utbildning ombord och om det ekonomiska bidraget för statligt stöd erhålls av utbildningsorganisationen, kadetten, sjömannen eller rederiet. Statligt stöd för utbildning kommer att beviljas förutsatt att stödet uppfyller kommissionens allmänna kriterier (dvs. proportionalitet, icke-diskriminering och öppenhet samt, där tillämpligt, kriterier för utbildning ombord på fartyg som är upptagna i gemenskapens register). Undantagsvis kan utbildning ombord på andra fartyg understödjas om berättigat genom objektiva kriterier, t.ex. avsaknad av tillgängliga platser ombord på fartyg som är upptagna i ett medlemsstatsregister.

I den utsträckning som ekonomiskt bidrag utbetalas för utbildning ombord får praktikanten i princip inte vara en aktiv besättningsmedlem utan denne måste vara extra ordinarie, vilket säkerställer att subventioner av nettolöner inte kan utbetalas för sjöfolk sysselsatta med normala besättningsgöromål.

På liknande sätt och för att garantera och utveckla sakkunskaperna på sjöfartsområdet inom EG och konkurrenskraften för EG:s sjöfartsindustri krävs fortsatt och omfattande forskning och utveckling med inriktning på kvalitet, produktivitet, säkerhet och miljöskydd. För sådana projekt kan statligt stöd också beviljas inom de gränser som fastställs i fördraget⁽¹⁷⁾.

8. OMSTRUKTURERINGSSTÖD (INBEGRIPET PRIVATISERING)

Även om riktlinjerna för omstrukturering och undsättning av företag i svårigheter⁽¹⁸⁾ endast gäller transport i den utsträckning att den särskilda typen av sektor beaktas kommer kommissionen att tillämpa dessa riktlinjer när omstruktureringsstöd till rederierna beaktas.

9. ALLMÄN TRAFIKPLIKT OCH KONTRAKT

Direkt stöd som syftar till att täcka driftsförluster är i allmänhet inte förenliga med den gemensamma

⁽¹⁷⁾ Kommissionens meddelanden om gemenskapsramar för statligt stöd till forskning och utveckling (EGT nr C 45, 17.2.1996, s. 5), och om gemenskapsramar för stöd till miljö (EGT nr C 72, 10.3.1994, s. 3).

⁽¹⁸⁾ Kommissionens riktlinjer för omstrukturering och undsättning av företag i svårigheter (EGT nr C 368, 23.12.1994, s. 12).

marknaden. En subventionering kan dock i princip godkännas för allmän trafikplikt som definieras enligt följande: varje skyldighet för ett transportföretag att säkerställa tillhandahållandet av en tjänst genom att uppfylla fasta normer vad gäller kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och prissättning, vilket transportföretaget inte skulle göra om det endast beaktade sina ekonomiska intressen.

Allmän trafikplikt kan åläggas för regelbunden trafik till randområden i gemenskapen eller för de rutten med låg trafik som anses avgörande för den ekonomiska utvecklingen i den berörda regionen i de fall när marknadskrafterna inte säkerställer en tillräcklig servicenivå.

Vid bedömning av kontrakt som gäller allmän trafikplikt betraktar kommissionen i allmänhet inte ersättning av de driftsförluster som direkt uppkommit genom uppfyllandet av en viss allmän trafikplikt som statligt stöd enligt artikel 92.1 i fördraget. Anmälan om sådan krävs således inte enligt artikel 93.3 under förutsättning att följande kriterier uppfylls:

- För att kontrakt för allmän trafik skall vara förenlig med den gemensamma marknaden och inte utgöra statligt stöd förväntar sig kommissionen att en offentlig anbudsinfördran görs eftersom utvecklingen och genomförandet av stödordningarna måste vara öppna och ge utrymme för utveckling av konkurrens.
- Tillräckligt offentliggörande måste ges åt anbudsinfördran och alla krav vad gäller nivån på och tätheten av trafiken, kapacitet, priser och normer som skall följas m.m. måste anges på ett klart och öppet sätt för att säkerställa att transportföretag i gemenskapen med tillträdesrätt till rutten (i enlighet med gemenskapslagstiftningen) har en jämlik chans att lämna in anbud.
- Medlemsstaten kan därefter ge kontraktet till den valda anbudsgivaren (förutom i väl grundade undantagsfall, den som begär den lägsta ekonomiska ersättningen) och ersätta de extra kostnader som uppkommer för transportföretaget på grund av att tjänsten tillhandahålls. Denna ersättning skall stå i direkt relation till det beräknade underskott som transportföretaget fått i samband med tillhandahållandet av tjänsten. Varje sådan tjänst skall redovisas för separat för att kontrollera att ingen överkompensation eller korssubventionering förekommit eller att systemet inte kan användas för att understödja en ineffektiv förvaltning eller ineffektiva driftsmetoder. När en medlemsstat beviljar ett bidrag på basen av detta och det begränsas till ersättning av extrakostnader som upp-

kommit (inbegripet en rimlig avkastning på sysselsatt kapital) kommer ett sådant system inte betraktas som statligt stöd.

Längden på kontrakt för allmän trafik bör begränsas till en rimlig och inte alltför lång period (normalt ungefär fem år), eftersom kontrakt för mycket längre perioder skulle kunna medföra en risk för upprättandet av ett (privat) monopol. Efter utgången av kontraktperioden bör sådana kontrakt underkastas en ny anbudsinfördran i enlighet med ovan nämnda förfarande.

När kontraktet för allmän trafik beviljas enligt ovan nämnda förfarande får begränsningar vad gäller tillträde till rutten till ett enda transportföretag endast beviljas om det inte finns någon konkurrent som tillhandahåller, eller som offentliggjort avsikter att tillhandahålla, regelbunden trafik på rutten. I alla fall måste villkoren för varje begränsning eller uteslutande vara förenliga med bestämmelserna i artikel 90 i EG-fördraget.

Det måste betonas att om bevis föreligger för att medlemsstaten inte har valt det billigaste anbudet eller klagomål erhålls om påstådd orättvisa vad gäller beviljandeförfarandet kommer kommissionen att inbegära uppgifter för att kontrollera om beviljandet inbegriper element av statligt stöd. Om beviljandet av stöd strider mot förfarandevillkoren i fördraget kan kommissionen fatta ett interimbeslut som inställer utbetalningen av stödet och kommer i tillämpliga fall att inleda ett förfarande enligt artikel 93.2 i fördraget.

Även om det betraktas som lämpligt för medlemsstaterna att i största möjliga mån använda sig av ovan nämnda förfaranden kan undantag, som t.ex. öcabotage som inbegriper färjtrafik, vara berättigade. I dessa fall måste åtgärderna anmälas och de kommer kontinuerligt att bedömas enligt de allmänna bestämmelserna för statligt stöd. I bedömningen av förenlighet med fördraget kommer kommissionen att kontrollera huruvida stödet kan om-dirigera betydande trafikolymer eller inbegripa överkompensation, vilket skulle kunna ge det utvalda transportföretaget möjlighet till en korssubventionering av sådan verksamhet som övriga transportföretag i gemenskapen konkurrerar om.

10. STÖDBEGRÄNSNING

Precis som det framgår av det ovanstående stödjer vissa medlemsstater sin sjöfartssektor genom skattelättnader medan andra medlemsstater föredrar direkta stödutbetalningar, exempelvis genom återbehandling av sjöfolkets inkomstskatt. Med tanke på att medlemsstaternas skattesystem är dåligt harmoniserade bör båda alternativen

förbli tillåtna. Givetvis kan man i vissa fall kombinera metoderna. Detta riskerar emellertid att leda till att stödet ackumuleras upp till nivåer som är oförenliga med gemenskapens mål, och resultatet kan bli en kapplöpning mellan medlemsstaterna i fråga om subventioner.

Den högsta stödnivå som kan tillåtas är en sänkning till noll av inkomstskatt och sociala avgifter för sjöfolk samt av företagsbeskattningen på sjöfartsverksamhet. Andra stödordningar får inte leda till större bidrag än så eftersom snedvridning av konkurrensen måste undvikas. Även om varje stödordning som anmäls av en medlemsstat beaktas utifrån sina egna förutsättningar bör därför heller inte det totala stödbeloppet i form av direkta utbetalningar inom ramen för kapitel 3, 4, 5 och 6 överskrida totalbeloppet av inbetalade skatter och arbetsgivaravgifter för sjöfartsverksamhet och sjöfolk. Detta skulle i så fall påverka handelsvillkoren i en utsträckning som strider mot fördragets bestämmelser eftersom stödet vore oförenligt med uppställda mål. Denna metod att begränsa stödet kommer att ersätta det tidigare systemet med ett årligt tak som baseras på den beräknade hypotetiska kostnadsskillnaden mellan fartyg under gemenskapsflagg och fartyg under bekvämlighetsflagg (se 1.3).

11. SLUTORD

Om dessa riktlinjer skall kunna införas krävs det disciplin från både medlemsstaternas myndigheter och kommissionen, särskilt när det gäller att uppfylla formella bestämmelser om anmälningsplikt och tidsgränser. För att underlätta granskningen av stödåtgärderna måste medlemsstaterna underrätta kommissionen om föreslagna stödåtgärder redan på planeringsstadiet och då också tillhandahålla alla uppgifter som behövs för deras bedömning, i enlighet med artikel 93.3 i EG-fördraget. Kommissionen anser att en medlemsstat underlåtit att fullgöra sin anmälningsplikt om stödåtgärder redan vidtagits enligt nationell lag eller om stöd utlovats till potentiella mottagare.

Kommissionen kommer att använda sig av alla tillgängliga medel för att säkerställa att medlemsstaterna fullgör sina plikter enligt artikel 93.3. Om stöd beviljas eller åtgärder antas utan att anmälningskraven uppfylls har kommissionen befogenhet att enligt domen i målet Bous-sac (dom av den 14 februari 1990, mål C-301/87, Frankrike mot kommissionen) ⁽¹⁹⁾ och på grundval av tillgängliga uppgifter fatta ett interimbeslut enligt artikel 93.2 i fördraget. Allt stöd som beviljats olagligt kan också komma att begäras tillbaka från stödmottagaren i enlighet med de principer som fastställdes av domstolen i domen i målet Tubemeuse (dom av den 21 mars 1990, mål C-142/87, Belgien mot kommissionen) ⁽²⁰⁾. Återbetalning av stöd skall ske i enlighet med berörd nationell lagstiftning och ränta skall utgå från och med det datum då stödet utbetalades. Gällande räntesats skall vara den referensränta som används av kommissionen i samband med regionalt stöd ⁽²¹⁾.

Kommissionen strävar efter att säkerställa att befolkningen och företag i medlemsstaterna får full tillgång utan diskriminering till de inrättningar, produkter och tjänster som finns tillgängliga i en medlemsstat. När det gäller etablering genom registrering i sjöfartsregister har detta tillämpats sedan EG-domstolens dom i målet Factortame (dom av den 25 juli 1991, mål C-221/89, The Queen mot Secretary of State for Transport) ⁽²²⁾. Statligt stöd får heller inte verka diskriminerande med anledning av nationaliteten hos de företag som är etablerade i en medlemsstat.

Kommissionen kommer noggrant att övervaka stödordningarnas effekter för att säkerställa att konkurrensen inte snedvrids inom handeln mellan medlemsstaterna, och att gemenskapens mål uppfylls.

⁽¹⁹⁾ Rec. 1990, s. I-307.

⁽²⁰⁾ Rec. 1990, s. I-959.

⁽²¹⁾ Kommissionens meddelande till medlemsstaterna, skrivelse SG(95) D/1971 av den 22 februari 1995.

⁽²²⁾ Rec. 1991, s. I-3905.

*BILAGA***DEFINITION AV MEDLEMSSTATSREGISTER**

Med "medlemsstatsregister" avses register som lyder under en medlemsstats lagstiftning och som omfattar dess territorium som är en del av Europeiska gemenskapen.

1. Alla förstaregister i medlemsstaterna är medlemsstatsregister.
2. Dessutom är följande register, som finns i medlemsstaterna och som omfattas av deras lagstiftning, medlemsstatsregister.
 - Danmarks internationella sjöfartsregister (DIS).
 - Tysklands internationella sjöfartsregister (ISR).
 - Madeiras internationella sjöfartsregister (MAR).
 - Kanarieöarnas internationella sjöfartsregister.
3. Övriga register betraktas inte som medlemsstatsregister även om de i praktiken fungerar som första alternativ för redare i den medlemsstaten. Det beror på att de finns i och omfattas av lagstiftningen i territorier där fördraget inte är tillämpligt i dess helhet eller till betydande delar. Således är följande register inte att betrakta som medlemsstatsregister:
 - Kerguelen-registret (detta territorium omfattas inte av fördraget).
 - Nederländska Antillernas register (detta territorium är, associerat med gemenskapen och omfattas endast av avdelning IV i fördraget. Det har ett eget skattesystem).
 - Registren i
 - Hongkong (detta territorium omfattas inte av fördraget),
 - Isle of Man (ön omfattas endast av vissa delar av fördraget — se artikel 227.5 c i fördraget. Isle of Mans parlament är ensamt behörigt att stifta lagar om skatter),
 - Bermuda och Cayman (de ingår i de territorier som är associerade med gemenskapen och omfattas endast av avdelning IV i fördraget. De är skattemässigt autonoma).
4. Gibraltar omfattas helt och hållet av fördraget och inom ramen för dessa riktlinjer betraktas dess register som ett medlemsstatsregister, även om Gibraltar inte anses vara en del av Förenade kungariket.

DEPARTMENT OF TRADE AND INDUSTRY

(Handels- och industridepartementet)

THE PETROLEUM (PRODUCTION) (SEAWARD AREAS)

1988-ÅRS BESTÄMMELSER

(97/C 205/06)

(Text av betydelse för EES)

1. I enlighet med Petroleum (Production) (Seaward Areas), 1988-års bestämmelser (SI 1988 nr 1213), reviderade som (1988-års bestämmelser) och Hydrocarbons Licensing Directive, 1995-års bestämmelser (SI 1995 nr 1434) inbjuder statssekreteraren för Handels- och industridepartementet intresserade parter att ansöka om licens för oljeutforskning inom blocken 204/14 och 204/15 som inmarkerats på den karta som finns deponerade i Handels- och industridepartementets bibliotek, 1 Victoria Street, London SW1H 0ET. Denna karta kan efter föregående överenskommelse på tfn +44 171 215 5006 eller +44 171 215 5007, fax +44 171 215 5665, studeras måndag till fredag mellan kl 09.15–16.45 fram till den 2 oktober 1997.

LICENSANSÖKAN

2. För blocken 204/14 och 204/15 gäller följande:
- Ansökningar skall inlämnas på standardformulär som kan erhållas från Handels- och industridepartementet. Kopior av ansökningsformulär och andra handlingar, som hänvisas till i denna text, kan erhållas från Handels- och industridepartementet, licensavdelningen för olja och gas, 1 Victoria Street, London SW1H 0ET, (tfn +44 171 215 5111 eller +44 171 215 5032, fax +44 171 215 5142).
 - Ansökningar skall inlämnas till olje- och gasavdelningen vid Handels- och industridepartementet, 1 Victoria Street, London SW1H 0ET mellan kl 9.30 och 12.00 den 3 oktober 1997 tillsammans med en ansökningsavgift på 2 280 pund sterling. Inga ansökningar kommer att accepteras efter kl. 12.00 den 3 oktober 1997.
 - Sökande ombedes om möjligt ange eventuell preferens mellan blocken i ansökan, eller om det är oväsentligt vilket block som accepteras.
 - Sökande anmodas ange detaljer kring det arbetsprogram som kommer att utföras om licens medges (se punkt 8 nedan).
3. Ansökningarna kommer att bedömnas mot bakgrunden av ett kontinuerligt krav på en rask, grundlig, effektiv och säker utforskning av olje- och gasresurser inom den brittiska kontinentalsockeln, samt hänsynstagande till miljövårdsfrågor. Ansökningar kommer att bedömnas enligt följande normer:
- Sökandens finansiella kapacitet att under initialskedet driva verksamhet inom ramen för en given licens eller licenser, samt bedömningen av det arbetsprogram som framlagts för att söka uppnå blocket eller blockens fulla potential.
 - Sökandens tekniska kapacitet att driva tillåten verksamhet under initialskedet, inklusive identifiering av kolvätefyndigheter inom blocket eller de block som ansökan avser. Teknisk kapacitet kommer delvis att bedömnas mot kvaliteten av den geologiska undersökning för blocket eller blocken som ansökan avser. (Uppfinningsrikt arbetsförfarande kommer att beaktas).
 - Det sätt på vilket sökande ämnar driva tillåten verksamhet under initialskedet, inklusive kvaliteten på det arbetsprogram som föreslagits för att bedöma full potential av det område som ansökan avser.
- Sökande som ämnar driva verksamheten ombedes att generellt redogöra för den miljövårdspolitik som kommer att gälla för det licensierade sjöområdet.
 - Ytterligare upplysningar gällande tilläggsmaterial, som kan biläggas som stöd för ansökan, finns angivna i *Notes for Applicants* som kan erhållas från Handels- och industridepartementet.
 - Såvida inte annat anges i *Notes for Applicants*, kommer material som bilagts som stöd för ansökan att behandlas konfidentiellt. Sådant material kommer inte att delges tredje person utan föregående godkännande från sökande, såvida icke dylikt material är allmänt känt eller lagen kräver att sådant material offentliggörs.

- d) Där sökande innehar eller tidigare har haft någon form av licens enligt Petroleum (Production) Act 1934, om sökanden där visat brist på effektivitet och ansvar under utövande av den licensen.
4. Godkänd sökande kommer att anmodas uppfylla tilläggsvillkor till de standardvillkor som anges i 1988-års bestämmelser. Detaljerade tilläggsvillkor kommer att medfölja brevet med licenserbjudan. Exempel på tilläggsvillkor, som kan komma att gälla för de block som utlysts till licensansökan i denna skrift, kan erhållas från Handels- och industridepartementet. Handels- och industridepartementet anser inte innehålllet i sådana villkor, som är avsedda att ta hänsyn till känsliga miljöfrågor som kan råda för ett speciellt block, som konfidentiella och kan vidarebefordra detaljerna för sådana villkor till tredje person utan att referera till blockets licensinnehavare.
5. När samtliga ansökningar för blocken enligt punkt 1 har genomgått, kommer statssekreteraren att välja ut de sökande till vilka han är villig att utställa licens. De sökande, till vilka statssekreteraren är beredd att utställa licens, kommer att informeras inom sex månader från och med den 3 oktober 1997.
6. Ej godkända sökande kommer att informeras skriftligen. Ej godkänd sökande kan begära information om anledningen till statssekreterarens beslut. Sådan begäran skall inlämnas skriftligen.
7. I samtliga fall där statssekreteraren är beredd att utställa en licens, kommer denna att erbjudas under förutsättning att den sökande inom 21 dagar efter erbjudandet
- a) skriftligen bekräftar godkännandet av det arbetsprogram som statssekreteraren föreslagit efter samtal med den sökande,
- b) till statssekreteraren betalar den avgift som anges i punkt 9 a nedan, för licensen, och
- c) skriftligen bekräftar godkännandet av eventuella specialvillkor som han har anmodats efterfölja.

LICENSFÖRUTSÄTTNINGAR OCH
AVGIFTSBETALNING

8. Licenser som utfärdas för block enligt punkt 1, kommer att gälla för en initialperiod av sex år och för en andra period av tolv år. Denna andra perioden kan förlängas utöver de tolv åren med en ytterligare period av arton år. I samtliga fall kommer typklausulerna enligt lista 4 i 1988-års bestämmelser att inkluderas i licensen.
9. Avgifter för tilldelad produktionslicens enligt detta erbjudande kommer att vara följande:
- a) En första betalning, som betalas när licenserbjudandet godkänns, av 410 pund sterling för varje kvadratkilometer av licensområdet.
- b) På den sjätte årsdagen av licensens påbörjan, (sedan beslut fattats att ta ut optionen och behålla licensen för en andra period), betalas en summa av 470 pund sterling för varje kvadratkilometer av licensområdet, på den sjunde årsdagen betalas 940 pund sterling för varje kvadratkilometer osv., med stegvis ökning av 470 pund sterling/år tills den årliga summan av 7 050 pund sterling betalas för varje kvadratkilometer av licensområdet. Om statssekreteraren så beslutar, revideras avgiften vart annat år i enlighet med indexrörelserna för det råoljepris som erhålls från raffinaderierna (publiceras i Digest of UK Energy Statistics). Ytterligare avgiftersdetaljer kan erhållas från Handels- och industridepartementet.

EUROPEISKA MONETÄRA INSTITUTET

YTTRANDE FRÅN EUROPEISKA MONETÄRA INSTITUTET

(97/C 205/07)

Konsultation från Europeiska unionens råd i enlighet med artikel 109f.6 respektive 109f.8 i Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, avseende förslag till lagstiftning om införande av euron och vissa bestämmelser som har samband med införandet av euron.

CON/96/13

1. Den 11 november 1996 mottog EMI från Europeiska unionens råd en hemställan om ett yttrande avseende två av Europeiska gemenskapernas kommission framlagda förslag till rådsförordningar om införandet av euron, baserade på artikel 235 respektive 109l.4 i Fördraget om upprättande av Europeiska gemenskapen (ref. COM(96) 499, den 16 oktober 1996; för underlättande av hänvisningar kommer de båda förslagen här nedan att benämnas "Artikel 235-förslaget" respektive "Artikel 109l.4-förslaget"). Förslagen åtföljs av en förklarande motivering. Det är obligatoriskt att EMI hörs i fråga om båda förslagen, trots att ett av dem har fördragets artikel 235 som rättsgrund, eftersom ämnet för båda dessa förslag faller inom EMI:s behörighetsområde. Artikel 109l.4-förslaget skulle emellertid kunna antagas efter det att ECB inrättats, och föreliggande yttrande utsluter därför inte ett yttrande från ECB rörande detta förslag i enlighet med fördragets artikel 109l.4, innan förslaget antages.
2. Förslagen från Europeiska gemenskapernas kommission förtjänar generellt sett en positiv bedömning. Kommissionen har utgått ifrån tidigare arbetsinsatser som utförts av EMI och förslag vilka inkommit som svar efter ett omfattande samrådsförfarande med finansiella organisationer och med Monetära kommittén, varvid även EMI varit involverat. EMI har deltagit som observatör vid sammanträden för en arbetsgrupp som rådet inrättat efter det att kommissionen antagit förslagen, och har beaktat de många ändringsförslag som framförts av nationella delegationer. Föreliggande yttrande tar hänsyn till omarbetade förslag från ovan nämnda arbetsgrupp. Yttrandet avges på grundval av den engelska versionen av förslagen; för att dessa viktiga legala handlingar skall få en enhetlig tolkning och tillämpning i med-

lemsstaterna, vill EMI understryka den särskilda vikten av att rådet säkerställer likvärdigheten av de rättsliga begrepp som används i de autentiska versionerna av förslagen på alla officiella språk inom gemenskapen.

De kommentarer som anges i detta yttrande begränsar sig till de områden där EMI anser att det fortfarande finns utrymme för klarlägganden.

3. EMI noterar den av kommissionen beslutade uppdelningen på två förordningsförslag, men understryker vikten av att båda texterna, i enlighet med kommissionens begäran, samtidigt erhåller Europeiska rådets politiska godkännande, vilket kan antas äga rum vid rådets möte i Dublin i december.

Artikel 235-förslaget

4. EMI har följt debatten inom rådets arbetsgrupp beträffande lämplig formulering av artikel 3 i Artikel 235-förslaget rörande kontinuiteten för rättsliga instrument, och har uppmärksammat argumenten som framförts av nationella delegationer. Detta är en angelägenhet som berör de finansiella marknaderna. EMI har från olika marknadsorganisationer erhållit viktiga och övertygande framställningar rörande just denna fråga. EMI stöder Europeiska rådets slutsatser i Madrid rörande lämpligheten av en lagregel som säkerställer kontinuitet, man har uppfattningen att framställningen bör ha den utförlighet som krävs för att vederbörligen stilla denna oro. Ett säkerställande av kontinuiteten kommer att bidra till stabilitet på finansmarknaderna och underlätta övergången till den gemensamma valutan.

I detta sammanhang välkomnar EMI den förbättrade formuleringen i ingressens punkt 7. Därutöver skulle flera medlemmar av EMI-rådet föredra införandet av en tydlig formulering som bekräftar att det i artikel 3 används begreppet "införandet av euron" har en vidsträckt betydelse, som i synnerhet omfattar fastställandet av oåterkalleliga omräkningskurser, indragandet av nationella valutaenheter och upphöran-

det eller utbytet av referensräntor. Detta skulle kunna ske antingen i definitionsdelen (artikel 1) eller i själva artikel 3, eller åtminstone i ingressen till Artikel 235-förslaget.

Åtskilliga medlemmar av EMI-rådet skulle likaledes gärna se ett tillägg i form av frasen "med avseende på införandet av euron" i slutet av artikel 3, för att därmed undvika risken för tvister baserade på kontraktsklausuler avseende "force majeure" eller "ändrade omständigheter", eller andra klausuler med liknande verkan, och för att skydda kunderna av finansiella tjänster. Det skulle inte vara helt tillfredsställande att lägga till adverbet "särskilt", eftersom denna typ av kontraktsklausuler har uttrycklingen överenskommit utan att för den skull åsyfta på EMU.

Flertalet av EMI-rådets medlemmar skulle för att understryka den rättsliga betydelsen gärna se att definitionen av kontrakt flyttades från ingressens punkt 9 till artikel 1.

5. EMI kan bekräfta att bestämmelserna rörande avrundning är förenliga med de förslag som tidigare framförts av EMI, även om de inte är identiska med dessa.

Artikel 109l.4-förslaget

6. Det som först måste övervägas är bestämmelserna rörande utgången av övergångsperioden. Ur rättslig synpunkt innebär övergångsperiodens slut att de nationella valutaenheterna försvinner och att alla befintliga rättsliga instrument obligatoriskt och automatiskt konverteras till euro, i synnerhet i nationell lagstiftning och i avtal. Kundernas bankkonton konverteras till euro, fakturering måste ske i euro, officiell redovisning måste ske i euro, priser måste anges i euro, etc.

EMI stöder uppfattningen att den rättsliga övergången skall ske samtidigt i alla deltagande medlemsstater. Datum för övergången skall ungefärligen sammanfalla med det datum då eurosedlar och euro-mynt sätts i omlopp. I detta avseende kan det krävas viss flexibilitet i fråga om logistiken för utbytet av sedlar och mynt. Det är på nuvarande stadium inte lämpligt att ange det datum då eurosedlarna skall sättas i omlopp. EMI förordar därför att datum för utgången av övergångsperioden i artikel 1, och motsvarande angivelser i artiklarna 10 och 11, fastställs

när rådet antar utkastet som en förordning, och att parenteser används tills detta sker.

7. Europeiska rådet överenskom i Madrid att förordningen som ger den rättsliga ramen för euron "kommer att få till följd att de nationella valutorna och euron blir olika uttryck för vad som ekonomiskt är samma valuta", och att rådet i detta syfte "fastställer en juridiskt bindande likvärdighet mellan euro och de nationella valutaenheterna". Rådet överenskom också att förordningen skulle "säkerställa att privata ekonomiska aktörer kan använda euro, samtidigt som de inte skall vara tvugna att göra det". EMI anser att dessa mål uppnås i Artikel 109l.4-förslaget på ett lämpligt sätt.

EMI delar i synnerhet kommissionens åsikt att införandet av euron i stället för de deltagande medlemsstaternas valutor i enlighet med artikel 2 är ett lämpligt sätt att säkerställa dessa resultat, och välkomnar bestämmelserna i utkastet som stärker den juridiskt bindande likvärdigheten mellan euron och de nationella valutorna, vilket krävdes av Europeiska rådet i Madrid, och "säkerställer ett smidigt fungerande betalningssystem" genom att undvika behovet av att inrätta dubbla system. EMI ser positivt på punkterna 3 och 6 i förslagets artikel 8, vilkas innehåll bedöms som tillfredsställande. Formuleringen i artikel 8.3 skulle emellertid kunna underkastas vidare granskning för att åstadkomma ökad tydlighet.

Den första meningen i punkt 3 ger betalningsavsändaren rätt att välja mellan euron och den nationella enheten, vilket är det väsentliga när det gäller utbytesbarhet vid annan typ av betalning än kontantbetalning; denna mening är tydligt formulerad och behöver inte tas upp till förnyad granskning (även om det kanske skulle vara lämpligt att utbyta "kan" mot "får", för att understryka att det här rör sig om ett alternativ och inte en möjlighet). Den andra meningen ger en finansiell mellanhand rätt "att vidta erforderlig omräkning för gottgörande av ett konto utan att inhämta betalningsmottagarens medgivande", då ifrågavarande konto förs i en annan valutaenhet än den som valts av betalningsavsändaren. Denna andra mening skulle kanske behöva formuleras tydligare när det gäller mellanhandens och betalningsmottagarens respektive rättigheter och skyldigheter. Den skulle härvid kunna ta upp multilaterala betalningssystem eller fall med flera mellanhänder involverade i en betalning.

För att undvika osäkerhet bör artikel 8.3 formuleras på ett sådant sätt att det tydligt framgår att användningen av potentialisformen "får" inte medger andra kurser än omräkningskurserna.

Det skulle också kunna förtydligas huruvida meningen endast avser överföringsuppdrag eller om den även är tillämplig på andra instrument för kontantlösa transaktioner (dvs. checkar) som slutligen leder till kreditering av ett konto, i motsats till kontanta betalningar.

Orden "och som skall betalas inom den medlemsstaten" har enligt förklaringarna till syfte att begränsa bestämmelsens giltighetsområde till inhemska betalningar. EMI ser ingen anledning att ta hänsyn till platsen där betalningen sker, utan skulle vilja förorda att bestämmelsen utsträcks till att gälla gränsöverskridande betalningar i fråga om betalningar i euro eller i valutaenheten för betalningsmottagarens konto.

- Principen om frihet från tvång kommer på ett adekvat sätt till uttryck i artikel 8.1 och de väl avvägda undantagen i de därpå följande punkterna. EMI anser emellertid att tydligheten ur rättslig synpunkt måste ökas i fråga om första strecksatsen i artikel 8.4, som medger ensidig redenominering av överlåtbara fordringar, genom angivande av det "critère de rattachement" som avgör vilken medlemsstat som är behörig; nämligen platsen där utställaren befinner sig, medlemsstaten vars valutaenhet berörs, eller medlemsstaten vars lagar är tillämpliga på frågan, varvid hänsyn skall tas till den rättsliga grunden för den aktuella regleringen och medlemsstaternas behörighet inom det privaträttsliga området och vad gäller kapitalmarknaderna.

- Den yrkesmässiga tillverkningen av sedlar ombesörjes på olika sätt av medlemsstaterna, och detta är ett problem när det gäller eurosedlarna, eftersom tillverkningens omfattning kan komma att öka i betydande mån vid tiden då dessa nya sedlar skall sättas i omlopp. EMI anser att de olika nationella systemen för yrkesmässig tillverkning av sedlar kan ge upphov till olägenheter vad avser det sätt på vilket ECB skall agera i fråga om tillverkningen av eurosedlar. ECBS stadga ger inte ECB de redskap som skulle behövas för att hantera detta särskilda problem. Den monetära lagstiftning som reglerar de nya penningbeteckningarna torde vara ett lämpligt medium för hantering av denna fråga. EMI föreslår därför att förslaget artikel 12 kompletteras med en ny punkt med följande ungefärliga lydelse: "ECB skall ange den tillämpliga regleringen för tillverkningen av eurosedlar."

EMI håller för närvarande på att undersöka de många olika faktorerna i samband med elektroniska betalningsmedel, utställandet av kuponger och mynttecken i euro, och eurosedlar (nämligen upphovsrätt, förfalskning, kopieringsförhindrande anordningar eller föreskrifter för moderna reproduktionsanläggningar, samt ett system för återtagande av skadade sedlar). Som ett resultat av denna undersökning kan det vara lämpligt att införa särskilda bestämmelser i förordningen baserad på artikel 109.4. ECB kan besluta att avge ett yttrande avseende detta ämne.

- EMI har inget att invända mot att dess yttrande offentliggörs av den rådgörande myndigheten efter dennas eget gottfinnande.

III

(Upplysningar)

KOMMISSIONEN

Förslagsanmodan för 1997 avseende projekt för datainsamling och studier inom ramen för den gemensamma fiskeripolitiken

(97/C 205/08)

De åtgärder som skall vidtas för att uppnå den gemensamma fiskeripolitikens mål bör enligt rådets förordning (EEG) nr 3760/92 av den 20 december 1992 om ett gemenskapssystem för fiske och vattenbruk⁽¹⁾ vila på de biologiska, socio-ekonomiska och tekniska analyser som finns att tillgå.

Stöd till nödvändig vetenskaplig forskning finns att hämta inom ramen för FAIR-programmet. Denna förslagsanmodan omfattar förberedande insatser avseende fiskeriforskningen, eftersom insamling av grundläggande data är en förutsättning för forskningens spridning, samt utnyttjande (tillämpning av forskningen, överföring av resultaten till användarna och kontroll av den gemensamma fiskeripolitiken). Genomförandet av ett projekt får ta högst tre år.

Urvalskriterier för projekten

Projekten kommer att väljas ut dels på grundval av tekniska kriterier och dels på grundval av deras relevans för den gemensamma fiskeripolitiken samt av upphovsmännens erfarenhet och kvalifikationer. För att uppmuntra till samarbete kommer kommissionen att ge företräde för projekt som genomförs av partner från mer än en medlemsstat och till vilka de olika deltagarna bidrar på ett betydande sätt.

Projekten kommer att väljas ut av kommissionen mot bakgrund av förslaget relevans i förhållande till de mål och prioriteringar som beskrivs i denna förslagsanmodan. En utvärdering av deras tekniska och vetenskapliga kvalitet kommer att göras av oberoende experter utanför institutionen, vilka inte har något direkt eller indirekt intresse gentemot de projekt som de skall utvärdera.

⁽¹⁾ EGT nr L 389, 31.12.1992, s. 1.

Ekonomiskt gemenskapsstöd

Ett anslag på 13,5 miljoner ecu har avsatts för hela denna insats inom ramen för kommissionens budget för räkenskapsåret 1997. Kommissionen förbehåller sig rätten att inte betala ut hela detta anslag.

Kommissionen kommer att betala ut ett ekonomiskt stöd i form av en medfinansiering av de utvalda projekten. Medfinansieringen kommer i allmänhet att täcka upp till 50 % av de totala kostnaderna för de utvalda projekten. Universitetsorganen har möjlighet att lägga fram förslag som kan täcka upp till 100 % av de marginalkostnader som lagts fram för projektet. Medfinansiering som överskrider 50 % av de reella kostnaderna kommer att ske undantagsvis och endast för projekt för vilka en särskild verifikationshandling har uppvisats. För att öka insynen och spridningen av resultaten av projektstudierna kommer till exempel ansökningar avseende undantagsberättigande medfinansiering som överskrider 50 % av de totala kostnaderna att accepteras för projekt som avser ofentliggörande och spridning av uppgifter (Tema A, område IV). Denna undantagsberättigande medfinansieringssats bör emellertid ligga under 100 %, eftersom mottagaren i sitt förslag måste ange att han skall bidra till projektkostnaderna.

De som åtnjuter medfinansiering från gemenskapen kommer att ombes underteckna en "anmälan från mottagaren" enligt den förlaga som fogats till ansökningsformuläret för ett projekt.

Prioriteringar som fastlagits för denna förslagsanmodan samt referensdokument

Utan att förteckningen nedan kan göra anspråk på att vara uttömmande består referensdokumenten huvudsakligen av den ramförordning från 1992 som nämns ovan samt rådets förordning (EEG) nr 3094/86 (ändrad)⁽²⁾, kommissionens nya förslag om en ny förordning om

⁽²⁾ Förordningen konsoliderad genom rådets förordning (EG) nr 894/97 av den 29 april 1997, EGT nr L 132, 23.5.1997, s. 1.

vissa tekniska åtgärder för bevarande av fiskeresurserna ⁽¹⁾ som för närvarande diskuteras i rådet och i parlamentet, samt rådets förordning (EG) nr 1626/94 av den 27 juni 1994 om vissa tekniska åtgärder för bevarande av fiskeresurserna i Medelhavet ⁽²⁾. Dessutom är det också lämpligt att nämna rådets förordning (EG) nr 390/97 av den 22 december 1996 om fastställande, för vissa fiskbestånd och grupper av fiskbestånd, av totala tillåtna fångstmängder för år 1997 och av vissa villkor för fångsten ⁽³⁾ samt rådets förordning (EG) nr 847/96 av den 6 maj 1996 om att införa ytterligare villkor för förvaltning av totala tillåtna fångstmängder (TAC) och kvoter med fördelning mellan åren ⁽⁴⁾. Avslutningsvis nämns kommissionens förslag inom ramen för de fleråriga utvecklingsprogrammen (POP IV) (ej ännu offentliggjort i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*).

När det gäller kontrollaspekterna utgörs referensramen av rådets förordning (EG) nr 2847/93 av den 12 oktober 1993 om införande av ett kontrollsystem för den gemensamma fiskeripolitiken ⁽⁵⁾.

De prioriteringar som kommissionen ger uttryck för i denna förslagsanmodan täcker följande teman och områden:

TEMA A

BEVARANDE OCH MILJÖ

Område I

Insamling av de grundläggande data som krävs för att utvärdera resursläget

1. Biologisk provtagning avseende kommersiella fångster samt direkta utvärderingar när det gäller tillgång till och utbredning av resurser

— Förtur kommer att ges för en fullständig täckning av fisket i Europa och en konsolidering av de tids-serier som krävs för en utvärdering av resurser som är av högsta sociala och ekonomiska intresse.

⁽¹⁾ KOM(96) 296 slutlig, EGT nr C 292, 4.10.1996, s. 1.

⁽²⁾ EGT nr L 171, 6.7.1994, s. 1.

⁽³⁾ EGT nr L 66, 6.3.1997, s. 3.

⁽⁴⁾ EGT nr L 115, 9.5.1996, s. 3.

⁽⁵⁾ EGT nr L 261, 20.10.1993, s. 1 och påföljande förordningar.

2. Utvärdering och analys av orsakerna till fångst kastad över bord

— Förtur kommer att ges för fiskerier med stort utkast som inte nyligen varit föremål för en analys.

3. Utvärdering av läget när det gäller de bestånd som inte nyligen varit föremål för diagnos

— Förturskriterierna kommer att fastställas på grundval av det berörda fiskets direkta sociala och ekonomiska betydelse och genom de indirekta konsekvenserna för de bestånd som fiskas inom ramen för blandfisket.

4. Förbättring av de tekniker som används inom ramen för rubrikerna ovan

— Förtur ges: För punkt 1 och 2 för en optimering av provtagningsstrategierna och för fastställande av förhållandet kostnad/noggrannhet. För punkt 3 för metoder som möjliggör en utvärdering av resurserna på grundval av begränsade data.

5. Elektronisk databas

— Förtur ges för förslag med definition av nya elektroniska databaser, för anslutning mellan existerande baser och för utvidgning av existerande basers tillgänglighet.

Område II

Samband mellan förvaltning av produktionsfaktorer (input) och fångst (output)

1. Utvärdering och utveckling av fiskeeffektivitet/kapacitet

— Förtur ges

1. för fiske med släpredskap, beroende på tonnage och fiskefartygens motorstyrka,

2. för fiske med fasta redskap, beroende på redskapens utseende (nätens storlek, antalet krockar ...);

3. för effekt av teknisk förnyelse, särskilt då ny teknik införs i ett fiske.

2. Förhållandet mellan fiskeansträngning och fiskeridödlighet

- Förtur ges för analys av långsiktig utveckling av fångstmöjligheten.

3. Kombinerad förvaltning av fångster och fiskeansträngning

- Förtur ges blandfisken för vilka balansproblem uppstår mellan kvoter för olika arter.

Område III

Fiskets påverkan på miljön: utvärdering och/eller minskning av denna påverkan

Förtur ges när det gäller utvärdering till fisken som ännu inte har varit föremål för studier, och när det gäller minskning av miljöpåverkan till förslag som inbegriper en långsiktig analys av ekonomiska frågor och frågor avseende kontrollen.

1. Bifångster av icke-kommersiella arter

- Förtur ges för de biologiskt mest utsatta arterna (storlek/livslängd) och som eventuellt lider av omfattande fiskeridödlighet.

2. Bifångster av yngel av kommersiella arter

- Förtur ges till förslag om ökat skydd för yngel (skyddsområde/selektivitet ...) med en analys av de ekonomiska aspekterna och kontrollaspekterna.

3. Släpredskapens påverkan på mjuka havsbottnar och det bentiska ekosystemet

- Förtur ges till förslag som avser den metodologiska aspekten av en kvantitativ utvärdering av påverkan samt utvecklandet av metoder för att minska denna påverkan.

Område IV

Förbättring av kommunikationen mellan forskare och yrkesfiskare

1. Upprättande och publicering av sammanfattningar som för ett eller flera fisken omfattar en beskrivning av flottan, resurserna och fiskeverksamheten

- Förtur ges de fisken som är de ekonomiskt mest betydande och som påverkas mest av beslut som fattas inom ramen för den gemensamma fiskepolitiken.

2. Minskning av missförstånd mellan forskare och yrkesfiskare

- Förtur ges till förberedandet av pedagogiskt stöd avseende:

1. De metoder för utvärdering av resurserna som används av forskarna och som yrkesfiskarna opponerar sig emot och/eller missförstår.

2. Forskarnas tvivel om huruvida de metoder som yrkesfiskarna rekommenderar för att skydda resurserna eller de marina ekosystemen verkligen är effektiva.

3. Samband mellan bevarande av resurserna och sektorns lönsamhet

- Förtur ges till beskrivningen av de positiva ekonomiska följderna som åtgärder för bevarande av resurserna medför.

TEMA B

KONTROLL

1. Tillämpning av modern teknik

- Förtur ges till datorisering av kontrollarbetet (insamling och överföring av uppgifter), till ny utveckling baserat på satellitteknologi, till metoder som gör det möjligt att spåra en produkts ursprung.

2. Kontroll av fiskeansträngningen och fångstkapaciteten

- Förtur ges till utarbetandet av sådana enkla metoder för att kontrollera motorstyrka, som är juridiskt tillämpliga.

3. Nationell lagstiftning

- Förtur ges 1) till kompletterande av befintliga förteckningar för att inkludera Medelhavet, Sverige och Finland, 2) till beskrivning av eventuella bestämmelser som definierar en region inom det nationella territoriet, 3) till kopplingar till regler om skydd av personuppgifter.

4. Kostnads-nyttö-förhållande för kontrollen

- Förtur ges

1. till jämförande analyser av:

- Rapporter om förhållandet kostnad/nytta av olika kontrollmedel inom den gemensamma fiskepolitiken (fångster, tekniska åtgärder, kapacitet, ansträngning ...).
- Strategier som möjliggör olika kombinationer av kontroller till havs och på land, även efter landstigning.

2. Identifieringen av direkta kostnader i samband med kontroller som utförs av enheter som är inblandade i ett flertal verksamheter.**5. Behandling/utvärdering av uppgifter i samband med kontroll**

- Förtur ges

1. till utarbetandet av teknik som möjliggör en utvärdering av olika informationskällor,
2. till definition av teknik för provtagning som enligt lagen inte måste vara uttömmande,
3. till definition av sammanfattningar som kan skickas tillbaka till yrkesfiskarna på grundval av erhållna uppgifter (t.ex. loggböcker ...).

ALLMÄNNA UPPLYSNINGAR

Kommissionen måste ha mottagit anbudet senast den 26 augusti 1997 kl. 17.00.

Närmare uppgifter om ansökningsförfarandet finns bifogade till ansökningsblanketten, som är den blankett som måste användas och som kan erhållas från följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för fiske, Enhet "Inre resurser, beståndsbevarande politik och miljöfrågor" (GD XIV-C-1)
Rue de la Loi/Wetstraat 200,
B-1049 Bryssel
Fax +32-2 296 60 46.

Vid tillgång till Internet kan sökande erhålla dokument och ytterligare upplysningar från följande adress:

<http://europa.eu.int/en/comm/dg14/news>

Anbudsinfordran nr 28/97 avseende delpartier för försäljning av vinalkohol som öppnades genom förordning (EEG) nr 3777/91

(97/C 205/09)

Genom förordning (EEG) nr 3777/91 av den 18 december 1991 ⁽¹⁾ inleder kommissionen försäljning genom stående anbudsinfordran av vinalkohol som framställs vid destillationsåtgärder enligt artiklarna 35, 36 och 39 i rådets förordning (EEG) nr 822/87 ⁽²⁾ och som innehas av interventionsorganen.

I enlighet med bestämmelserna i artikel 4 i förordning (EEG) nr 377/93 ⁽³⁾, senast ändrad genom förordning (EG) 3152/94 ⁽⁴⁾, har det öppnats en anbudsinfordran avseende delpartier, nr 27/97, för 150 000 hektoliter av 100 volymprocent alkohol.

Numren på behållarna, lagringsorterna och mängden i varje behållare uttryckt som 100 volymprocent alkohol anges i avsnitt X.

De offertpriser som uttrycks i ecu/hl och som anges i anbudsinfordringar för vinalkohol bör ta hänsyn till alla förändringar i den agromonetära ordning som införts genom förordning (EEG) nr 3813/92 ⁽⁵⁾ i fråga om den beräkningsenhet och den omräkningskurs som skall tillämpas inom ramen för den gemensamma jordbrukspolitiken, senast ändrad genom förordning (EG) nr 150/95 ⁽⁶⁾.

Anbudsgivarna bör följa bestämmelserna i rådets förordning (EEG) nr 3877/88 av den 12 december 1988 om allmänna bestämmelser om avsättning av alkohol som framställs vid destillationsåtgärder enligt artiklarna 35, 36 och 39 i förordning (EEG) nr 822/87 och som innehas av interventionsorgan ⁽⁷⁾ och i kommissionens förordning (EEG) nr 377/93 där tillämpningsföreskrifter fastställs, särskilt de som anges nedan.

I. Anbud

1. I anbudet skall det anges den mängd alkohol som lagras i en enda medlemsstat i de behållare som förtecknas i avsnitt X. Mängden fördelas i anbudet på behållarnas nummer. För varje anbud får mängden

alkohol inte vara mindre än 100 hektoliter eller större än 5 000 hektoliter av 100 volymprocent, under förutsättning att den slutliga användningen inom industrin kan jämföras med användning som motorbränsle.

Ett anbud kan innehålla en uppgift om att det endast skall anses ha lämnats in, om den tilldelade mängden motsvarar hela den mängd som anges i anbudet eller den del av mängden som i förväg anges av anbudsgivaren.

En anbudsgivare får endast lämna ett enda anbud för varje alkoholtyp och typ av slutanvändning samt till varje anbudsinfordran avseende delpartier.

2. Anbudet bör lämnas till följande berörda interventionsorgan som innehar alkoholen i fråga:

SAV, zone industrielle, avenue de la Ballastière, boîte postale 231, F-33505 Libourne Cedex (tel.: +33 5 57 55 20 00; telex: 57 20 25; fax: +33 5 57 55 20 59), eller skickas till detta organs adress med rekommenderat brev.

3. Anbudet skall läggas inuti ett förseglat kuvert märkt "Soumission-adjudication partielle n° 28/97 alcool CE", vilket skall läggas inuti kuvertet med adressen till det berörda interventionsorganet.

4. Anbudet bör vara det berörda interventionsorganet till handa senast den 21.7.1997, kl. 12.00 (Brysseltid).

5. Varje anbud bör innehålla anbudsgivarens namn och adress samt ange följande:

a) Numret på den eller de behållare som anbudet avser.

b) Den alkoholmängd som är föremål för anbudet fördelad på de berörda behållarna.

c) Anbudspriset för partiet, uttryckt i ecu per hektoliter av 100 volymprocent alkohol.

⁽¹⁾ EGT nr L 356, 24.12.1991, s. 45.

⁽²⁾ EGT nr L 84, 27.3.1987, s. 1.

⁽³⁾ EGT nr L 43, 20.2.1993, s. 6.

⁽⁴⁾ EGT nr L 332, 22.12.1994, s. 34.

⁽⁵⁾ EGT nr L 387, 31.12.1992, s. 1.

⁽⁶⁾ EGT nr L 22, 31.1.1995, s. 1.

⁽⁷⁾ EGT nr L 346, 15.12.1988, s. 7.

d) Exakt vilket användningsområde alkoholen är avsedd för.

6. Varje anbud bör åtföljas av ett bevis på att en deltagandesäkerhet på 3,622 ecu per hektoliter av 100 volymprocent alkohol eller motsvarande summa i franska franc har ställts hos följande berörda interventionsorgan som innehar alkoholen i fråga:

SAV, zone industrielle, avenue de la Ballastière, boîte postale 231, F-33505 Libourne Cedex (tel.: +33 5 57 55 20 00; telex: 57 20 25; fax: +33 5 57 55 20 59).

7. Varje anbud bör åtföljas av anbudsgivarens förklaring att han avstår från all reklamation av kvaliteten och egenskaperna hos alkoholen.
8. Varje anbud bör åtföljas av anbudsgivarens förklaring att han förbinder sig att iaktta alla bestämmelser i förordning (EEG) nr 377/93.
9. De avgörande faktorerna för de jordbruksomräkningskurser som skall tillämpas när de transaktioner som avses i artikel 35 i förordning (EEG) nr 377/93 (betalningar och säkerheter) omräknas till nationella valutor anges i artikel 2 i förordning (EEG) nr 2192/93⁽¹⁾.

II. Prover och undersökning av alkoholen

1. Alla berörda parter kan genom att vända sig till SAV erhålla prover tagna av ett ombud från SAV från alkoholer som har bjudits ut till försäljning mot en betalning på 2,415 ecu per liter eller motsvarande summa i franska franc med användning av den omräkningskurs som avses i förordning (EEG) nr 2192/93.

Mängden får emellertid inte överstiga fem liter per berörd part eller per behållare.

2. SAV tillhandahåller alla nödvändiga upplysningar om de särskilda egenskaperna hos den alkohol som bjuds ut till försäljning.

III. Alkoholens destination

Den alkohol som bjuds ut till försäljning bör användas inom gemenskapen för att förverkliga begränsade projekt som bl.a. avser att säkerställa nya användningsområden inom industrin i enlighet med artikel 2 i förordning (EEG) nr 377/93.

De förfaranden som skall användas för kontroll av destination och användningsområde är de som föreskrivs i artikel 37 i förordning (EEG) nr 377/93.

IV. Anbudsinfordran

Kommissionen skall upprätta en förteckning över de godkända anbuden, i vilken de erbjudna priserna anges i fallande ordning till dess att de antagna anbuden täcker hela den mängd alkohol som meddelandet om anbudsinfordran omfattade.

Om flera godtagbara anbud helt eller delvis avser samma behållare, eller om flera anbud ligger på samma prisnivå, skall alkoholen tilldelas anbudsgivarna enligt bestämmelserna i artikel 7 i förordning (EEG) nr 377/93.

Det berörda interventionsorganet skall utan dröjsmål meddela varje anbudsgivare, skriftligen och mot mottagningsbevis, vilket beslut som fattats om deras anbud.

V. Deklaration om tilldelning

En anbudsgivare vars anbud har antagits skall utverka ett kontraktsbevis av det berörda interventionsorganet inom två veckor efter att han har mottagit meddelande om det beslut som fattats om hans anbud eller, när det gäller förfarandet i artikel 7.4 i förordning (EEG) nr 377/93, inom två veckor efter den dag då kontraktsbeviset utfärdades och samtidigt skall han för det berörda interventionsorganet lägga fram bevis på att en uppfyllelsesäkerhet har ställts på 36,23 ecu per hektoliter av 100 volymprocent alkohol eller motsvarande värde i franska franc. Den omräkningskurs som skall användas anges i avsnitt I punkt 9.

VI. Övertagande — Avhämtning

Den fysiska avhämtningen av alkoholen skall vara avslutad tre månader efter mottagandet av meddelandet om att anbudet antagits.

Avhämtning av alkoholen skall ske mot uppvisande av en uttagsorder som skall utfärdas av interventionsorganet så snart den mängd alkohol som skall avhämtas är betald.

VII. Betalning

En anbudsgivare vars anbud har antagits skall till det berörda interventionsorganet betala priset för alkoholen senast dagen före uttagsorderns utfärdande.

VIII. Säkerheter

Ställandet och frisläppandet av säkerheter omfattas av gemenskapens bestämmelser i dessa frågor, särskilt dem som avses i artikel 34 i förordning (EEG) nr 377/93.

IX. Sista dag för användning av alkoholen

Användningen av alkoholen skall vara avslutad senast två år efter den dag då den första avhämtningen sker.

⁽¹⁾ EGT nr L 196, 5.8.1993, s. 19.

**X. LOKALISERING AV DE ALKOHOLLAGER SOM SKALL BJUDAS UT TILL FÖRSÄLJNING
INOM RAMEN FÖR ANBUDSINFORDRAN nr 28/97 AVSEENDE DELPARTIER**

Medlemsstater	Lokalisering	Nummer på behållarna	Alkoholmängd i hektoliter av 100 volymprocent	Förordning (EEG) nr 822/87	Typ av alkohol	Alkoholhalt (i volymprocent)
FRANKRIKE	Deulep Boulevard Chanzy F-30800 Saint-Gilles-du-Gard	603	9 120	35 + 36	Rå	+ 92
		507	8 430	35 + 36	Rå	+ 92
		73	19 560	35 + 36	Rå	+ 92
		605	9 275	35 + 36	Rå	+ 92
	Port-la-Nouvelle Avenue Adolphe-Turrel Boite postale 62 F-11210 Port-la-Nouvelle	15	265	35 + 36	Rå	+ 92
		15	12 360	35 + 36	Rå	+ 92
		23	12 945	35 + 36	Rå	+ 92
		5	22 210	35 + 36	Rå	+ 92
		29	17 700	35 + 36	Rå	+ 92
		13	12 845	35 + 36	Rå	+ 92
		16	12 530	35 + 36	Rå	+ 92
		17	12 760	35 + 36	Rå	+ 92
		Totalt	150 000			

DOMSTOLEN

MEDDELANDE OM ALLMÄNT UTTAGNINGSPROV

(97/C 205/10)

Europeiska gemenskapernas domstol och Europaparlamentets generalsekretariat utlyser i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* nr C 205 A av den 5 juli 1997 följande allmänna uttagningsprov:

Tysk utgåva

EUR/A/126 (jurister med österrikisk juridisk examen — administratörer)

Detta nummer av *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* kan erhållas från personalavdelningen vid Europeiska gemenskapernas domstol, L-2925 Luxemburg.

Sista ansökningsdag är fastställd till den 15 september 1997.

RÄTTELSE

Rättelse till resultat av anbudsinfordran (Gemenskapens livsmedelsbistånd)

(*Europeiska gemenskapernas officiella tidning* nr C 201 av den 1.7.1997, sidan 16)

(97/C 205/11)

1. fotnot (1):

i stället för: "878 000",

vara: "875 000".

2. I anmärkningen skall följande infogas:

"PISUM: Delade ärter".
