

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	<i>I Meddelanden</i>	
	Rådet	
2003/C 311/01	Meddelande om öppnande av de kvoter som fastställs genom rådets beslut av den 15 december 2003 om handel med vissa stålprodukter mellan Europeiska gemenskapen och Ukraina	1
	Kommissionen	
2003/C 311/02	Eurons växelkurs	17
2003/C 311/03	Statligt stöd – Italien – Stöd C 65/03 (ex N 134/01) – Utkast till lag nr 106/1-A – ”Stöd för upprättandet av infrastruktur och tjänster i sektorn för godstransporter, omstrukturering av vägtransportsektorn och utveckling av kombinerade transporter” (regionen Friuli-Venezia Giulia) – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget ⁽¹⁾	18
2003/C 311/04	Tillkännagivande om inledande av ett undersökningsförfarande beträffande handelshinder enligt rådets förordning (EG) nr 3286/94 bestående av åtgärder som införts och handelsbruk som upprätthålls av Republiken Turkiet vilka påverkar handeln med läkemedel	31
2003/C 311/05	Begäran om icke-ingripandebesked/Anmälan enligt formulär A/B – Ärende COMP/D1/38.827 ⁽¹⁾	33
2003/C 311/06	Anmälan om samarbetsavtal – Ärende COMP/D1/38.818 – Barclays plc – Bildande av en bankomatallians ⁽¹⁾	34
2003/C 311/07	Förteckning över förslag till lagstiftning och andra KOM-dokument vilka antogs av kommissionen under 2003 (första delen)	35
2003/C 311/08	Förhandsanmälan av en koncentration (Ärende COMP/M.3345 – Platinum Equity/Hays Logistics) – Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande ⁽¹⁾	38

2003/C 311/09	Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration (Ärende COMP/M.3319 – Doughty Hanson/Saft) ⁽¹⁾	39
---------------	--	----

II Förberedande rättsakter

.....

III Upplysningar

Kommissionen

2003/C 311/10	Media Plus (2001–2005) – Genomförande av programmet för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk – Meddelande om inbjudan att lämna förslag 92/03 – Stöd till distribution över gränserna av europeiska filmer och till nätverk av europeiska distributörer – System för s.k. selektivt stöd	40
2003/C 311/11	Media Plus (2001–2005) – Genomförande av programmet för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk – Meddelande om inbjudan att lämna förslag 93/03 – Stöd till distribution över gränserna av europeiska filmer – Stöd till agenter för internationell försäljning av europeisk biografilm	41
2003/C 311/12	Förslagsinfordran avseende Asienprogrammet för samarbete inom informations- och kommunikationsteknik (ASIA IT&C), andra omgången – EuropeAid/117839/C/G	42
2003/C 311/13	Meddelande om ansökningsomgång – EuropeAid/117830/C/G – Integrering av ett jämställdhetsperspektiv i utvecklingssamarbetet	42
2003/C 311/14	Förslagsinfordran – Pro Eco-programmet för Asien – EuropeAid/117860/C/G	43
2003/C 311/15	Stöd till processen för återvändande och återintegrering av folkgrupper i Kosovo – Europeiska unionens Cardsprogram – EuropeAid/117760/D/G/KOS	43
2003/C 311/16	Meddelande om förslagsinfordran om stöd för strategier och åtgärder avseende reproduktiv och sexuell hälsa och därtill hörande rättigheter i utvecklingsländerna – EuropeAid/117842/C/G	44



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

I

(Meddelanden)

RÅDET

Meddelande om öppnande av de kvoter som fastställs genom rådets beslut av den 15 december 2003 om handel med vissa stålprodukter mellan Europeiska gemenskapen och Ukraina

(2003/C 311/01)

1. Stålprodukter vilka omfattas av de tulltaxenummer som anges i rådets beslut (se tillägg 1 till bilagan), med ursprung i Ukraina, får importeras mellan den 1 januari 2004 och den 31 december 2004 inom de gränser som fastställs i tillägg 7 till bilagan.

2. De kvantitativa begränsningarna förvaltas enligt reglerna i bilagan.

Ansökningar om tillstånd skall skickas till de behöriga myndigheterna i medlemsstaterna enligt förteckningen i tillägg 5 till bilagan.

BILAGA

Artikel 1

Räckvidd

1. Denna bilaga gäller för import av de stålprodukter som förtecknas i tillägg 1, med ursprung i Ukraina.
2. För tillämpningen av punkt 1 skall stålprodukterna klassificeras i produktgrupper enligt tillägg 1.
3. Klassificeringen av de produkter som förtecknas i tillägg 1 skall grunda sig på Kombinerade nomenklaturen (KN).
4. Ursprunget för de produkter som avses i punkt 1 skall bestämmas i enlighet med de regler som gäller i gemenskapen.
5. Förfarandena för kontroll av ursprunget för de produkter som avses i punkt 1 fastställs i den gällande relevanta gemenskapslagstiftningen.

Artikel 2

Kvantitativa begränsningar

1. Import till gemenskapen av de stålprodukter som förtecknas i tillägg 1, med ursprung i Ukraina, skall omfattas av de kvantitativa begränsningar som anges i tillägg 7. Övergång till fri omsättning inom gemenskapen av de produkter som anges i tillägg 1, med ursprung i Ukraina, skall vara beroende av uppvisandet av ett importtillstånd som utfärdats av medlemsstaternas myndigheter i enlighet med bestämmelserna i artikel 4.
2. För att säkerställa att de kvantiteter för vilka importtillstånd utfärdats inte vid något tillfälle överstiger de sammanlagda kvantitativa begränsningarna för varje produktgrupp skall de behöriga myndigheterna utfärda importtillstånd först efter det att kommissionen har bekräftat att det fortfarande finns tillgängliga kvantiteter inom de för leverantörslandet gällande kvantitativa begränsningarna för den stålproduktgrupp som berörs av en eller flera importörers ansökningar till de behöriga myndigheterna.
3. Vid tillämpning av denna bilaga skall avsändningen av produkterna anses ha ägt rum den dag då de lastades på det transportmedel som användes för exporten.

*Artikel 3***Suspensiva arrangemang**

1. De kvantitativa begränsningar som anges i tillägg 7 skall inte gälla produkter som läggs upp i en frizon eller ett frilager eller som importerats enligt förfarandena för tullager, temporär import eller aktiv förädling (suspensionssystemet).
2. Om de produkter som avses i punkt 1 senare skall övergå till fri omsättning, antingen i oförändrat skick eller efter bearbetning eller behandling, skall artikel 2.2 tillämpas och de produkter som övergår till fri omsättning skall avräknas mot den relevanta kvantitativa begränsningen i tillägg 7.

*Artikel 4***Särskilda regler för förvaltningen av gemenskapens kvantitativa begränsningar**

1. För tillämpningen av artikel 2.2 skall medlemsstaternas behöriga myndigheter, innan de utfärdar importtillstånd till kommissionen, anmäla de kvantiteter för vilka ansökningar om importtillstånd, underbyggda med exportlicenser i original, har mottagits. Kommissionen skall omgående, i den ordning medlemsstaternas anmälningar har mottagits ("först till kvarn"-principen), meddela sin bekräftelse på att de begärda kvantiteterna är tillgängliga för import.
2. De ansökningar som omfattas av meddelandena till kommissionen skall vara giltiga om de i varje fall klart anger exportlandet, den berörda produktgruppen, den kvantitet som skall importeras, exportlicensens nummer, kvotperioden och den medlemsstat där produkterna skall övergå till fri omsättning.
3. De anmälningar som avses i punkterna 1 och 2 skall sändas på elektronisk väg via det integrerade nät som upprättats för detta ändamål, om det inte av tvingande tekniska skäl är nödvändigt att tillfälligt använda andra kommunikationssätt.
4. Kommissionen skall, så långt det är möjligt, för myndigheterna bekräfta hela den kvantitet som angivits i de anmälda ansökningarna för varje produktgrupp.
5. De behöriga myndigheterna skall omedelbart anmäla till kommissionen varje kvantitet som inte utnyttjats under importtillståndets giltighetstid. Sådana outnyttjade kvantiteter skall automatiskt överföras till de återstående kvantiteterna av gemenskapens sammanlagda kvantitativa begränsning för varje berörd produktgrupp.
6. Importtillstånd eller motsvarande dokument skall utfärdas i enlighet med tillägg 4.
7. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall alltid meddela kommissionen om redan utfärdade importtillstånd eller motsvarande dokument upphävs i de fall där de motsvarande exportlicenserna har återkallats eller upphävts av de behöriga ukrainska myndigheterna. Om kommissionen eller en medlemsstats behöriga myndigheter har underrättats av de behöriga ukrainska myndigheterna om återkallandet eller upphävandet av en exportlicens efter det att de produkter som berörs har importerats till gemenskapen skall kvantiteterna i fråga dock avräknas mot den kvantitativa begränsningen för den period under vilken produkterna avsändes.
8. Kommissionen får vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att genomföra bestämmelserna i den här artikeln.

*Artikel 5***Statistik**

Medlemsstaterna skall, när det gäller de stålprodukter som anges i tillägg 1, inom en månad efter utgången av varje månad meddela kommissionen de sammanlagda kvantiteter som har övergått till fri omsättning under den berörda månaden, med angivande av numret i Kombinerade nomenklaturen och med användning av de statistiska enheter och, i förekommande fall, de tilläggsenheter som används för numret. Importen skall delas upp i enlighet med gällande statistiska förfaranden.

Tillägg 1

SA Valsade platta produkter	7209 18 10	7219 34 10	7214 91 90
SA1 (nullar)	7209 18 91	7219 34 90	7214 99 10
7208 10 00	7209 18 99	7219 35 10	7214 99 31
7208 25 00	7209 25 00	7219 35 90	7214 99 39
7208 26 00	7209 26 10	7225 40 80	7214 99 50
7208 27 00	7209 26 90		7214 99 61
7208 36 00	7209 27 10		7214 99 69
7208 37 10	7209 27 90	SB Långa produkter	7214 99 80
7208 37 90	7209 28 10	SB1 (profiler)	7214 99 90
7208 38 10	7209 28 90	7207 19 31	7215 90 10
7208 38 90	7209 90 10	7207 20 71	7216 10 00
7208 39 10	7210 11 10		7216 21 00
7208 39 90	7210 12 11	7216 31 11	7216 22 00
7211 14 10	7210 12 19	7216 31 19	7216 40 10
7211 19 20	7210 20 10	7216 31 91	7216 40 90
7219 11 00	7210 30 10	7216 31 99	7216 50 10
7219 12 10	7210 41 10	7216 32 11	7216 50 91
7219 12 90	7210 49 10	7216 32 19	7216 50 99
7219 13 10	7210 50 10	7216 32 91	7216 99 10
7219 13 90	7210 61 10	7216 32 99	
7219 14 10	7210 69 10	7216 33 10	7218 99 20
7219 14 90	7210 70 31	7216 33 90	
7225 20 20	7210 70 39		7222 11 11
7225 30 00	7210 90 31	SB2 (valstråd)	7222 11 19
	7210 90 33	7213 10 00	7222 11 21
	7210 90 38	7213 20 00	7222 11 29
SA2 (grovplåt)		7213 91 10	7222 11 91
7208 40 10	7211 14 90	7213 91 20	7222 11 99
7208 51 10	7211 19 90	7213 91 41	7222 19 10
7208 51 30	7211 23 10	7213 91 49	7222 19 90
7208 51 50	7211 23 51	7213 91 70	7222 30 10
7208 51 91	7211 29 20	7213 91 90	7222 40 10
7208 51 99	7211 90 11	7213 99 10	7222 40 30
7208 52 10	7212 10 10	7213 99 90	7224 90 31
7208 52 91	7212 10 91		7224 90 39
7208 52 99	7212 20 11	7221 00 10	
7208 53 10	7212 30 11	7221 00 90	7228 10 10
7211 13 00	7212 40 10		7228 10 30
7225 40 20	7212 40 91	7227 10 00	7228 20 11
7225 40 50	7212 50 31	7227 20 00	7228 20 19
7225 99 10	7212 50 51	7227 90 10	7228 20 30
	7212 60 11	7227 90 50	7228 30 20
	7212 60 91	7227 90 95	7228 30 41
SA3 (andra valsade platta produkter)			7228 30 49
7208 40 90	7219 21 10	SB3 (andra långa produkter)	7228 30 61
7208 53 90	7219 21 90	7207 19 11	7228 30 69
7208 54 10	7219 22 10	7207 19 14	7228 30 70
7208 54 90	7219 22 90	7207 19 16	7228 30 89
7208 90 10	7219 23 00	7207 20 51	7228 60 10
7209 15 00	7219 24 00	7207 20 55	7228 70 10
7209 16 10	7219 31 00	7207 20 57	7228 70 31
7209 16 90	7219 32 10		7228 80 10
7209 17 10	7219 32 90	7214 20 00	7228 80 90
7209 17 90	7219 33 10	7214 30 00	
	7219 33 90	7214 91 10	7301 10 00

Tillägg 2

DEL I

SYSTEM MED DUBBELKONTROLL

(för förvaltning av kvantitativa begränsningar)

Artikel 1

1. De behöriga myndigheterna skall utfärda exportlicens för alla sändningar av stålprodukter som omfattas av de kvantitativa begränsningar som anges i tillägg 7, upp till nivån för dessa begränsningar.
2. Importören skall uppvisa originalet av exportlicensen vid utfärdandet av det importtillstånd som avses i artikel 4.

Artikel 2

1. Exportlicensen för produkter som omfattas av kvantitativa begränsningar skall överensstämma med förlagan i tillägg 3 till denna bilaga och skall bland annat intyga att den berörda mängden varor har avräknats mot den kvantitativa begränsning som fastställts för den produktgrupp som berörs.
2. Varje exportlicens skall avse endast en av de produktgrupper som anges i tillägg 1.

Artikel 3

Export skall avräknas mot de kvantitativa begränsningar som fastställts för den period då de produkter som exportlicensen gäller avsändes i den mening som avses i artikel 2.3 i bilagan.

Artikel 4

1. Om kommissionen i enlighet med artikel 4 i bilagan har bekräftat att den begärda mängden finns tillgänglig inom den kvantitativa begränsning det gäller, skall medlemsstaternas behöriga myndigheter utfärda ett importtillstånd inom fem arbetsdagar efter det att importören har uppvisat motsvarande exportlicens i original. Originalet skall ha visats upp senast den 31 december 2004 förutsatt att de varor som omfattas av licensen avsändes före den 31 december 2004. Importtillstånd skall utfärdas av de behöriga myndigheterna i vilken som helst av medlemsstaterna, oavsett vilken medlemsstat som angivits som destination på exportlicensen, om kommissionen i enlighet med artikel 4 i bilagan har bekräftat att den begärda mängden finns tillgänglig inom den kvantitativa begränsningen i fråga.
2. Importtillstånden skall vara giltiga i fyra månader från och med den dag de utfärdades. De behöriga myndigheterna i en medlemsstat får, på väl motiverad begäran från importören, förlänga giltighetstiden med ytterligare högst två månader. Sådana förlängningar skall anmälas till kommissionen.
3. Importtillstånden skall överensstämma med förlagan i tillägg 4 till denna bilaga och skall vara giltiga i hela gemenskapens tullområde.
4. Importörens deklaration eller begäran om importtillstånd skall innehålla följande uppgifter:
 - a) Exportörens fullständiga namn och adress.
 - b) Importörens fullständiga namn och adress.
 - c) En exakt beskrivning av varorna och numret eller numren i Kombinerade nomenklaturen.
 - d) Varornas ursprungsland.
 - e) Avsändarland.
 - f) Lämplig produktgrupp och kvantitet uttryckt i lämplig enhet enligt tillägg 7 till bilagan för produkterna i fråga.
 - g) Nettovikt för varje KN-nummer.
 - h) Produkternas cif-värde vid gemenskapens gräns för varje KN-nummer (enligt angivelsen i fält 13 på exportlicensen).
 - i) Om de berörda produkterna är sekunda produkter eller av bristfällig kvalitet.
 - j) I tillämpliga fall, betalnings- och leveransdatum och en kopia av konossementet och av köpekontraktet.

- k) Exportlicensens datum och nummer.
 - l) Alla interna koder för administrativa ändamål.
 - m) Datum samt importörens underskrift.
5. Importörerna skall inte vara förpliktade att importera hela den kvantitet som omfattas av ett importtillstånd i en och samma sändning.

Artikel 5

Giltigheten hos importtillstånd utfärdade av medlemsstaternas myndigheter skall vara beroende av giltigheten hos de exportlicenser utfärdade av de behöriga myndigheterna som legat till grund vid utfärdandet av importtillstånden och av de kvantiteter som anges i dessa exportlicenser.

Artikel 6

Utan att det påverkar iakttagandet av övriga villkor enligt gällande regler skall medlemsstaternas behöriga myndigheter utfärda importtillstånd eller motsvarande handlingar i enlighet med artikel 2.2 i och utan diskriminering av någon importör i gemenskapen, oavsett var i gemenskapen denne är etablerad.

Artikel 7

En medlemsstats behöriga myndigheter skall neka att utfärda importtillstånd för produkter med ursprung i Ukraina om de inte omfattas av exportlicenser som utfärdats i enlighet med bestämmelserna i detta tillägg.

DEL II

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 8

1. Den exportlicens som avses i artikel 1 i detta tillägg samt ursprungsintyget (förlaga bifogad) får innehålla kopior, vilka skall vara vederbörligen märkta som sådana. Handlingarna skall vara avfattade på engelska.
2. Om de handlingar som avses ovan fylls i för hand skall uppgifterna skrivas med bläck och tryckbokstäver.
3. Exportlicenser eller motsvarande handlingar samt ursprungsintyg skall ha måtten 210 × 297 mm. Det papper som används skall vara vitt skrivpapper, limbehandlat, fritt från mekanisk massa och med en vikt av minst 25 g/m². Varje del skall ha en tryckt guillocherad bakgrund som gör all förfalskning på mekanisk eller kemisk väg synlig.
4. Endast originalet skall godtas av gemenskapens behöriga myndigheter såsom giltigt för import till gemenskapen i enlighet med bestämmelserna i denna bilaga.
5. Varje exportlicens eller motsvarande dokument samt ursprungsintyget skall förses med ett standardiserat serienummer, tryckt eller anbringat på annat sätt, som kan användas för att identifiera dokumentet.
6. Detta nummer skall sättas samman på följande sätt:
 - Två bokstäver som anger exportlandet enligt följande:
 - UA = Ukraina
 - Två bokstäver som anger avsedd bestämmelsemedlemsstat enligt följande:
 - BE = Belgien
 - DK = Danmark
 - DE = Tyskland
 - EL = Grekland
 - ES = Spanien
 - FR = Frankrike
 - IE = Irland
 - IT = Italien
 - LU = Luxemburg
 - NL = Nederländerna

AT = Österrike
PT = Portugal
FI = Finland
SE = Sverige
GB = Förenade kungariket

- Ett ensiffrigt nummer som anger kvotperioden i fråga och som utgörs av sista siffran i det aktuella året, t.ex. "4" för 2004.
- Ett tvåsiffrigt nummer som anger det utfärdande kontoret i exportlandet.
- Ett femsiffrigt nummer som löper i följd från 00001 till 99999 och som tilldelas bestämmelsemedlemsstaten.

Artikel 9

Exportlicensen och ursprungsintyget får utfärdas efter det att de produkter de gäller har avsänts. I sådana fall skall de vara försedda med påskriften "issued retrospectively".

Artikel 10

Om en exportlicens eller ett ursprungsintyg stulits, förlorats eller förstörts får exportören hos den behöriga myndighet som utfärdat handlingen ansöka om ett duplikat, som skall utfärdas på grundval av de exporthandlingar som exportören har tillgång till. Ett sålunda utfärdat duplikat av ett intyg eller en licens skall ha påskriften "duplicate".

Duplikatet skall ha samma datum som den ursprungliga licensen eller det ursprungliga intyget.

DEL III

GEMENSKAPSIMPORTLICENS – GEMENSAMT FORMULÄR

Artikel 11

1. De formulär som skall användas av medlemsstaternas behöriga myndigheter (förteckning i tillägg 5) för utfärdande av de importtillstånd som avses i artikel 4 skall överensstämma med importlicensförlagan i tillägg 4.
2. Importlicensformulär och utdrag av dessa skall upprättas i två exemplar: ett skall vara märkt "Innehavarens exemplar" och ha nummer 1 och utfärdas till den som ansöker om importlicensen, och det andra skall vara märkt "Utfärdande myndighets kopia" och ha nummer 2 och behållas av den myndighet som utfärdar licensen. De behöriga myndigheterna får av administrativa skäl lägga till ytterligare kopior av blankett nr 2.
3. Formulären skall tryckas på vitt skrivpapper, fritt från mekanisk massa och med en vikt på mellan 55 och 65 g/m². De skall ha måtten 210 × 297 mm. Radavståndet skall vara 4,24 mm (en sjättedels tum). Formulärens utformning skall noga följas. Båda sidor av exemplar nr 1, som utgör själva licensen, skall dessutom ha en röd tryckt guiljocherad bakgrund som gör all förfalskning på mekanisk eller kemisk väg synlig.
4. Medlemsstaterna skall ansvara för tryckningen av formulären. Formulären får också tryckas av tryckerier som godkänts av den medlemsstat där de är etablerade. I det senare fallet skall det på varje formulär finnas en hänvisning till detta godkännande. Varje formulär skall vara försett med tryckeriets namn och adress eller ett märke som gör det möjligt att identifiera tryckeriet.
5. Vid utfärdandet skall importlicenserna eller utdragen av dessa ges ett utfärdandenummer som fastställs av de behöriga myndigheterna i medlemsstaten. Importlicensnumret skall anmälas till kommissionen på elektronisk väg inom det integrerade nät som avses i artikel 4 i denna bilaga.
6. Licenser och utdrag skall fyllas i på det officiella språket eller ett av de officiella språken i den utfärdande medlemsstaten.
7. I fält 10 skall de behöriga myndigheterna ange tillämplig stålproduktgrupp.
8. De myndigheter som utfärdar licenserna och handhar avräkningarna skall sätta sin stämpel på dokumenten. Den utfärdande myndighetens stämpel får dock ersättas med ett relieftryck kombinerat med bokstäver eller siffror som anbringas på licensen genom perforering eller tryckning. De utfärdande myndigheterna skall vid registrering av den tilldelade kvantiteten använda en metod som omöjliggör förfalskning, så att det inte är möjligt att lägga till siffror eller hänvisningar (t.ex. 1 000 EUR).

9. På baksidan av exemplar nr 1 och exemplar nr 2 skall det finnas ett fält i vilket kvantiteter kan införas, antingen av tullmyndigheterna när importformaliteter fullgörs eller av de behöriga förvaltningsmyndigheterna när ett utdrag utfärdas.

Om utrymmet för avräkningar på licensen eller utdraget av denna är otillräckligt, kan de behöriga myndigheterna lägga till ett eller flera fortsättningsblad med fält som motsvarar de som finns på baksidan av exemplar nr 1 och exemplar nr 2 av licensen eller utdraget. De myndigheter som är ansvariga för avräkningen skall placera sin stämpel på sådant sätt att ena halvan är på licensen eller utdraget av denna och den andra halvan på fortsättningsbladet. Om det finns mer än ett fortsättningsblad skall ytterligare en stämpel placeras på samma sätt tvärs över varje blad och föregående blad.

10. Importlicenser och utdrag som utfärdats, uppgifter som fyllts i och påskrifter som gjorts av myndigheterna i en medlemsstat skall ha samma rättsliga verkan i var och en av de andra medlemsstaterna som handlingar som utfärdats, uppgifter som fyllts i och påskrifter som gjorts av myndigheterna i dessa medlemsstater.

11. Medlemsstaternas behöriga myndigheter får när det är nödvändigt kräva att innehållet i licenserna eller utdragen översätts till det officiella språket eller ett av de officiella språken i den berörda medlemsstaten.

Tillägg 3

1. Exportör (namn, fullständig adress, land)	ORIGINAL		2. Nummer	
	3. Kvotperiod		4. Produktgrupp	
5. Mottagare (namn, fullständig adress, land)	EXPORTLICENS (stålprodukter)			
	6. Ursprungsland		7. Destinationsland	
8. Plats och datum för avsändandet – transportmedel	9. Övriga upplysningar			
10. Varubeskrivning – tillverkare	11. KN-nummer	12. Kvantitet ⁽¹⁾	13. Fob-värde ⁽²⁾	
<p>14. INTYG FRÅN BEHÖRIG MYNDIGHET</p> <p>I, the undersigned, certify that the goods described above have been charged against the quantitative limit established for the quota period shown in box No 3 in respect of the Product group shown in box No 4 by the provisions regulating trade in steel products with the European Community.</p>				
15. Behörig myndighet (namn, fullständig adress, land)	Utfärdad i Datum <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> (Underskrift) (Stämpel) </div>			

(1) Ange nettovikt i kg och även enhetens mängd då det inte är fråga om nettovikt.
 (2) I den valuta, vilken är angiven i försäljningskontraktet.

Förlaga till det ursprungsintyg som avses i artikel 8.1 i tillägg 2

1. Exportör (namn, fullständig adress, land)	ORIGINAL		2. Nummer	
	3. Kvotperiod		4. Produktgrupp	
5. Mottagare (namn, fullständig adress, land)	URSPRUNGSINTYG (stålprodukter)			
	6. Ursprungsland		7. Destinationsland	
8. Plats och datum för avsändandet – transportmedel	9. Övriga upplysningar			
10. Varubeskrivning – tillverkare	11. KN-nummer	12. Kvantitet (1)	13. Fob-värde (2)	
<p>14. INTYG FRÅN BEHÖRIG MYNDIGHET</p> <p>I, the undersigned, certify that the goods described above originated in the country shown in box No 6 are in accordance with the provisions in force in the European Community.</p>				
15. Behörig myndighet (namn, fullständig adress, land)	Utfärdad i Datum <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> (Underskrift) (Stämpel) </div>			

(1) Ange nettovikt i kg och även enhetens mängd då det inte är fråga om nettovikt.
 (2) I den valuta, vilken är angiven i försäljningskontraktet.

Tillägg 4

EUROPEISKA GEMENSKAPEN/IMPORTLICENS

Innehavarens exemplar	1	1. Mottagare (namn, fullständig adress, land, momsregistreringsnummer)	2. Utfärdandenummer
			3. Kvotperiod
			4. Utfärdande myndighet (namn, adress och telefonnummer)
		5. Deklarant/representant (enligt vad som är tillämpligt) (namn, fullständig adress)	6. Ursprungsland (och geonomenklaturnummer)
			7. Avsändarland (och geonomenklaturnummer)
			8. Sista giltighetsdag
	1	9. Varubeskrivning	10. KN-nummer
			11. Kvantitet uttryckt i kvotenheter
		12. Säkerhet/garanti (i förekommande fall)	
13. Övriga upplysningar			
14. Den behöriga myndighetens påteckning			
Datum:			
(Underskrift)		(Stämpel)	

15. AVRÄKNINGAR			
Ange den tillgängliga kvantiteten i del 1 i kolumn 17 och den avräknade kvantiteten i del 2			
16. Nettokvantitet (nettomassa eller annan måttenhet med uppgift om använd enhet)		19. Tulldokument (typ och nr) eller utdragets nr och avskrivningsdatum	20. Den avräknande myndighetens namn, medlemsstat, stämpel och underskrift
17. Med siffror	18. Den avräknade kvantiteten med bokstäver		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Fäst eventuella fortsättningsblad här.

EUROPEISKA GEMENSKAPEN/IMPORTLICENS

Uttärande myndighetens exemplär	2	1. Mottagare (namn, fullständig adress, land, momsregistreringsnummer)	2. Utfärdandenummer
			3. Kvotperiod
			4. Utfärdande myndighet (namn, adress och telefonnummer)
		5. Deklarant/representant (enligt vad som är tillämpligt) (namn, fullständig adress)	6. Ursprungsland (och geonomenklaturnummer)
			7. Avsändarland (och geonomenklaturnummer)
			8. Sista giltighetsdag
	2	9. Varubeskrivning	10. KN-nummer
			11. Kvantitet uttryckt i kvotenheter
		12. Säkerhet/garanti (i förekommande fall)	
	13. Övriga upplysningar		
	14. Den behöriga myndighetens påteckning		
	Datum:		
	(Underskrift)	(Stämpel)	

15. AVRÄKNINGAR			
Ange den tillgängliga kvantiteten i del 1 i kolumn 17 och den avräknade kvantiteten i del 2			
16. Nettokvantitet (nettomassa eller annan måttenhet med uppgift om använd enhet)		19. Tulldokument (typ och nr) eller utdragets nr och avskrivningsdatum	20. Den avräknande myndighetens namn, medlemsstat, stämpel och underskrift
17. Med siffror	18. Den avräknade kvantiteten med bokstäver		
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			
1.			
2.			

Fäst eventuella fortsättningsblad här.

Tillägg 5

LISTA DE LAS AUTORIDADES NACIONALES COMPETENTES

LISTE OVER KOMPETENTE NATIONALE MYNDIGHEDER

LISTE DER ZUSTÄNDIGEN BEHÖRDEN DER MITGLIEDSTAATEN

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΤΩΝ ΑΡΧΩΝ ΕΚΔΟΣΗΣ ΑΔΕΙΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ

LIST OF THE COMPETENT NATIONAL AUTHORITIES

LISTE DES AUTORITÉS NATIONALES COMPÉTENTES

ELENCO DELLE COMPETENTI AUTORITÀ NAZIONALI

LIJST VAN BEVOEGDE NATIONALE INSTANTIES

LISTA DAS AUTORIDADES NACIONAIS COMPETENTES

LUETTELO TOIMIVALTAISISTA KANSALLISISTA VIRANOMAISISTA

LISTA ÖVER KOMPETENTA NATIONELLA MYNDIGHETER

BELGIQUE/BELGIË

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

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

DANMARK

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

DEUTSCHLAND

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

ΕΛΛΑΣ

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

ESPAÑA

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

FRANCE

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

IRELAND

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

ITALIA

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

LUXEMBOURG

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

NEDERLAND

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

ÖSTERREICH

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

PORTUGAL

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

SUOMI

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

SVERIGE

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

UNITED KINGDOM

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

Tillägg 6**ADMINISTRATIVT SAMARBETE****Artikel 1**

Kommissionen skall meddela medlemsstaternas myndigheter namn på och adress till de myndigheter i Ukraina som är behöriga att utfärda ursprungsintyg och exportlicenser samt lämna avtryck av de stämplarna som dessa myndigheter använder.

Artikel 2

För de stålprodukter som omfattas av ett system med dubbelkontroll skall medlemsstaterna inom de tio första dagarna av varje månad underrätta kommissionen om de totala kvantiteter, angivna i lämpliga enheter och enligt ursprungsland och produktgrupp, för vilka importtillstånd har utfärdats under den föregående månaden.

Artikel 3

1. Efterkontroll av ursprungsintyg eller exportlicenser skall göras stickprovsvis eller när gemenskapens behöriga myndigheter hyser rimliga tvivel beträffande ursprungsintygets eller exportlicensens äkthet eller beträffande riktigheten i uppgifterna om de berörda produkternas verkliga ursprung.

I sådana fall skall de behöriga myndigheterna i gemenskapen återsända ursprungsintyget eller exportlicensen eller en kopia därav till den behöriga ukrainska myndigheten och vid behov ange de formella eller sakliga skälen för en undersökning. Om fakturan har överlämnats skall denna eller en kopia av denna bifogas ursprungsintyget eller exportlicensen eller kopierna av dessa. Myndigheterna skall också översända alla erhållna upplysningar som tyder på att uppgifterna i intyget eller licensen inte är riktiga.

2. Bestämmelserna i punkt 1 skall också gälla efterkontroller av ursprungsdeklarationer.

3. Resultaten av de efterkontroller som utförs i enlighet med punkt 1 skall meddelas de behöriga myndigheterna i gemenskapen inom tre månader. Därvid skall det anges om det intyg, den licens eller den deklaration som ifrågasätts gäller de varor som faktiskt exporterats och om dessa varor får exporteras till gemenskapen i enlighet med bestämmelserna i denna bilaga. De behöriga myndigheterna i gemenskapen får också begära kopior av alla de handlingar som är nödvändiga för att till fullo fastställa fakta, särskilt varornas ursprung.

4. Om sådana kontroller skulle visa på missbruk eller betydande oegentligheter vid användning av ursprungsdeklarationer skall den berörda medlemsstaten underrätta kommissionen om detta. Kommissionen skall vidarebefordra informationen till de övriga medlemsstaterna. Gemenskapen kan besluta att de berörda produkterna vid import till gemenskapen skall åtföljas av ett intyg om ukrainskt ursprung enligt artikel 8.1 i tillägg 2.

5. Stickprovsmässig användning av förfarandet enligt denna artikel får inte utgöra ett hinder för de berörda produkternas övergång till fri omsättning.

Artikel 4

1. Om det av det kontrollförfarande som avses i artikel 2 eller av de uppgifter som de behöriga myndigheterna i gemenskapen förfogar över framgår att bestämmelserna i denna bilaga överträds skall dessa myndigheter anmoda Ukraina att utföra lämpliga undersökningar eller se till att sådana undersökningar utförs angående verksamhet som innebär eller förefaller innebära att bestämmelserna i denna bilaga överträds. Resultatet av dessa undersökningar skall meddelas de behöriga myndigheterna i gemenskapen tillsammans med alla andra relevanta uppgifter som gör det möjligt att bestämma varornas verkliga ursprung.

2. Inom ramen för de åtgärder som vidtas i enlighet med bestämmelserna i denna bilaga får de behöriga myndigheterna i gemenskapen med de behöriga myndigheterna i Ukraina utbyta all information som anses vara till nytta för att förhindra att bestämmelserna i denna bilaga överträds.

3. Om det fastslås att bestämmelserna i denna bilaga har överträtts får kommissionen vidta de åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att en sådan överträdelse upprepas.

Artikel 5

Kommissionen skall samordna de åtgärder som vidtas av medlemsstaternas behöriga myndigheter i enlighet med bestämmelserna i denna bilaga. Medlemsstaternas behöriga myndigheter skall underrätta kommissionen och övriga medlemsstater om de åtgärder som de har vidtagit och de resultat som uppnåtts.

Tillägg 7

KVANTITATIVA BEGRÄNSNINGAR

<i>(ton)</i>	
Produkter	1 januari 2004–31 december 2004
<i>SA Valsade platta produkter</i>	
SA1 (rullar)	19 190
SA2 (grovplåt)	73 444
SA3 (andra valsade platta produkter)	5 926
<i>SB Långa produkter</i>	
SB1 (profiler)	2 583
SB2 (valsad tråd)	36 904
SB3 (andra långa produkter)	46 499

KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

19 december 2003

(2003/C 311/02)

1 euro =

Valuta	Kurs	Valuta	Kurs		
USD	US-dollar	1,2418	LVL	lettisk lats	0,6668
JPY	japansk yen	133,63	MTL	maltesisk lira	0,4309
DKK	dansk krona	7,4425	PLN	polsk zloty	4,6548
GBP	pund sterling	0,7029	ROL	rumänsk leu	40 732
SEK	svensk krona	9,1085	SIT	slovensk tolar	236,8
CHF	schweizisk franc	1,5552	SKK	slovakisk koruna	41,133
ISK	isländsk krona	90,00	TRL	turkisk lira	1 773 170
NOK	norsk krona	8,332	AUD	australisk dollar	1,6835
BGN	bulgarisk lev	1,9556	CAD	kanadensisk dollar	1,6585
CYP	cypriotiskt pund	0,58521	HKD	Hongkongdollar	9,6443
CZK	tjeckisk koruna	32,506	NZD	nyzeeländsk dollar	1,9249
EEK	estnisk krona	15,6466	SGD	singaporiensk dollar	2,1203
HUF	ungersk forint	262,49	KRW	sydkoreansk won	1 478,55
LTL	litauisk litas	3,4523	ZAR	sydafrikansk rand	8,2825

(1) Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

STATLIGT STÖD – ITALIEN

Stöd C 65/03 (ex N 134/01) – Utkast till lag nr 106/1-A – ”Stöd för upprättandet av infrastruktur och tjänster i sektorn för godstransporter, omstrukturering av vägtransportsektorn och utveckling av kombinerade transporter” (regionen Friuli-Venezia Giulia)

Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget

(2003/C 311/03)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, daterad den 11 november 2003, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Kommissionen har beslutat att inte göra invändningar mot vissa övriga åtgärder, i enlighet med vad som beskrivs i den skrivelse som följer på denna sammanfattning.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska Kommissionen
Generaldirektoratet för Energi och Transport
Direktorat för Landtransporter
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 41 04.

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

1. FÖRFARANDE

Genom en skrivelse av den 5 februari 2001, som registrerades vid generalsekretariatet den 9 februari 2001, anmälde de italienska myndigheterna till kommissionen en stödordning för utveckling av kombinerade transporter, i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget. Anmälan registrerades av Europeiska kommissionens generalsekretariat under N 134/01.

Eftersom ansökan var ofullständig begärde kommissionen ytterligare information genom skrivelse D(01) 5496 av den 5 april 2001. Ett svar på denna skrivelse inkom den 20 juni 2001 och registrerades under DG TREN A/61295.

Den 27 augusti 2001 skickade kommissionen en skrivelse till de italienska myndigheterna med begäran om ytterligare information. Genom en skrivelse av den 9 oktober 2001 (som registrerades under DG TREN A/67862) begärde de italienska myndigheterna en förlängd tidsfrist för att inkomma med svar på denna begäran. Genom en skrivelse av den 9 november

2001 beviljade kommissionens avdelningar denna förlängning. Den 19 december 2001 ägde ett möte rum mellan företrädare för kommissionen och de italienska myndigheterna. Svaret på den andra begäran om information inkom genom en skrivelse av den 24 juli 2002, som registrerades under DG TREN A/64121.

Kommissionen skickade en ny begäran om information den 7 oktober 2002. Svaret inkom genom en skrivelse av den 21 november 2002 (SG(2002) A/11582). Den 18 december 2002 ägde ett möte rum med företrädare för de italienska myndigheterna.

Kommissionen begärde ytterligare förtydliganden genom en skrivelse av den 22 januari 2003. Svaret skickades i en skrivelse av den 25 mars 2003 (DG TREN A/16616).

En slutlig skrivelse skickades av kommissionen den 27 maj 2003. Svaret på denna begäran inkom genom en skrivelse av den 4 juli 2003 (SG A/6389). De slutliga förtydligandena inkom i en skrivelse från Italiens ständiga representation av den 17 juli 2003 (SG A/6942).

2. BESKRIVNING AV STÖDÅTGÄRDEN

2.1 Syfte

Syftet med detta stöd är att tillhandahålla och modernisera regionala infrastrukturer och tjänster för att förbättra gods-transporternas effektivitet och utveckla kombinerade transporter på detta område. Ytterligare syften är att minska miljöföroringarna och förbättra godstrafikens säkerhet.

2.2 Stödmottagare

Stödet kommer att ges till privata företag i EU-medlemsstater som bedriver verksamhet i sektorn för godstransporter och -trafik (utom för egen räkning) och som har minst en driftsenhet i regionen Friuli-Venezia Giulia (kontor, byråer, filialer eller dotterföretag för regionen). Offentliga företag kan också ha rätt till stöd för utveckling av nya järnvägs- och sjöfartstjänster.

2.3 Typ av stöd och stödnivå

Stödordningen omfattar följande stödåtgärder:

- a) Upprättande av parkeringar och serviceområden för vägtransportfordon både i lokal trafik och transittrafik (artikel 3.1.a i utkastet till lag 106/1/A), idrifttagande och omställning av terminaler för kombinerade transporter liksom förvärv av rättigheter för användning av delar av terminaler som redan upprättats, upprättande av depåer samt tillhandahållande av nödvändig omlastningsutrustning (artikel 3.1.b i utkastet till lag 106/1/A).

Initiativ som stämmer överens med följande mål kommer att anses berättiga till ovannämnda stöd (artikel 4.2 i utkastet till förordning om genomförande av artikel 7 i utkastet till lag 106/1/A):

- Utrustade serviceområden som bidrar till att vägtransporterna blir mer effektiva och flyter bättre.
- För övriga typer av stöd, en överföring av allt större andelar av trafiken från vägar till alternativa transportsätt, såsom järnvägar och sjöfart.
- För båda typerna av stöd kommer hänsyn att tas till förutsättningarna att utföra arbetet inom de tidsramar som anges i ansökan, med minsta möjliga miljöeffekter.

Stödmottagarna måste garantera alla aktörer icke-diskriminerade tillträde till infrastrukturer på rimliga villkor. De måste iaktta gemenskapslagstiftningen om offentlig upphandling av tjänster när tredje part anförtrots förvaltningen av infrastruktur. Stödet kan uppgå till 30 % av de stödberättigande kostnaderna.

Följande kostnader kommer att anses berättiga till stöd:

- Förvärv av områden och tekniska/allmänna utgifter inom de gränser som godkänts enligt den regionala lagstiftningen om offentliga arbeten (artikel 6.1 i utkastet till förordning om genomförande av artikel 7 i utkastet till lag 106/1/A).
 - Inköp av gaffeltruckar samt lyft- och omlastningsutrustning för att anpassa den finansierade strukturen till kombinerade transporter. Sådan utrustning måste möjliggöra en trafikomställning, genom att lastenheter överförs från vägar till järnvägar och/eller sjöfart.
 - b) Installation och uppgradering av nya datorsystem endast för att införa och bedriva nya typer av kombinerade transporter (artikel 3.3.a i utkastet till lag 106/1/A). Sådana utgifter kommer att avse telematiksystem för övervakning av fordonsparken, ombordutrustning för att kontinuerligt övervaka fordons status och hantering, samt system för kommunikationer mellan övervakningssystem och ombordsystem. Dessa system måste bidra till att optimera den datoriserade telematikförvaltningen av kombinerade godstransporter. Stödet kan uppgå till 30 % av de stödberättigande kostnaderna.
 - c) Förvärv av ny utrustning som är särskilt avsedd för kombinerade transporter: påhängsvagnar, växelplak, containrar och omlastningsutrustning (artikel 3.3.b). Sjöcontainrar i ISO-serie 1 berättigar inte till stöd. Stödet kan uppgå till 30 % av de stödberättigande kostnaderna.
 - d) Förvärv av ny utrustning för att förbättra sjötransporternas säkerhet i hamnar liksom av fartyg som uppfyller högre säkerhets-/miljökrav än de som gäller på nationell nivå eller gemenskapsnivå (bogserbåtar, påskjutare, släppramar och lotsbåtar). Dessa fartyg kommer endast att användas för service och stöd till förtöjda fartyg som anländer till eller lämnar de kommersiella områdena eller regionens hamnar, och inte för allmänna sjötransportverksamheter.
- Stödet kommer maximalt att kunna uppgå till 30 % av de extra kostnader som krävs för att uppnå mer långtgående säkerhets- och miljöskyddsmål än de som gäller på nationell nivå eller gemenskapsnivå. Uppfylldheten av denna skyldighet kommer att säkras genom självcertifiering och stickprover, i enlighet med regional lagstiftning om utgiftsredovisning.
- e) Förvärv av nya dragfordon som uppfyller utsläpps- och säkerhetskrav som är strängare än de som gäller på nationell nivå eller gemenskapsnivå (artikel 3.5 i utkastet till lag 106/1/A). Krav som redan antagits men som inte börjat gälla är undantagna. Stödet kommer att kunna uppgå till 30 % (40 % när det gäller små och medelstora företag) av de ytterligare kostnader som uppstår för att strängare krav skall kunna uppfyllas.

- f) Startstöd för utveckling av nya järnvägs- och sjöfartstjänster. Stödet kommer att ges till (offentliga eller privata) företag som hanterar gods. Det kommer att beviljas för maximalt tre år när det gäller upprättandet av nya godstjänster på järnväg för vilka omlastning mellan transportsätt sker i kommersiella hamnar eller multimodala terminaler i regionen, och upprättandet av nya typer av cabotagetjänster inom sjöfarten från eller till kommersiella hamnar i Friuli-Venezia Giulia (artikel 8 i utkastet till lag 106/1/A).

Betalningen kommer att ske i efterhand. Stödet kommer att kunna uppgå till maximalt 30 % av stödmottagarnas faktiska kostnader⁽¹⁾ under det första året. Denna gräns kommer att sänkas till 20 % under det andra året och till 10 % under det tredje året.

Stödmottagarna måste ta betalt för de nya tjänsterna på ett sätt som stämmer överens med den stödnivå som erhållits (artikel 5.2 i utkastet till förordning om genomförande av artikel 7 i utkastet till lag 106/1/A).

2.4 Förfarande

För att garantera största möjliga publicitet kommer stödordningen att offentliggöras i regionens officiella tidning, och en sammanfattning kommer att föras in i åtminstone två dagstidningar, av vilka den ena skall ha nationell spridning (artikel 3 i utkastet till förordning om genomförande av artikel 7 i utkastet till lag 106/1/A).

2.5 Stödåtgärdens budget och varaktighet

Stödordningen kommer att gälla under tre år från den dag den godkänns av Europeiska kommissionen. Budgeten kommer att uppgå till 1 549 370,70 euro (3 miljarder italienska lire) under tre år.

3. BEDÖMNING AV STÖDET

3.1 Förekomst av stöd

Inom ramen för den föreslagna stödordningen kommer de utvalda stödmottagarna att få statliga bidrag för kostnader som uppstår till följd av investeringar i kombinerade transporter, väg- och sjöfartsutrustning, anläggning av parkeringar och serviceområden, idrifttagande av terminaler för kombinerade transporter samt utveckling av nya järnvägs- och sjöfartstjänster. Andra företag i Italien eller övriga medlemsstater som bedriver verksamhet på detta område får dock inte sådana bidrag. Dessa åtgärder förbättrar således konkurrenssituationen för stödmottagarna jämfört med andra aktörer som bedriver handel inom gemenskapen.

⁽¹⁾ Skillnaden mellan kostnaderna och stödmottagarnas intäkter för tillhandahållandet av den tjänst för vilken stödet beviljas.

Mot bakgrund av ovanstående konstaterar kommissionen att den anmälda stödordningen utgör stöd i den mening som avses i artikel 87.1 och att den således i princip är förbjuden, om den inte kan anses vara förenlig med den gemensamma marknaden genom att något av de undantag som fastställs i fördraget eller i gemenskapslagstiftning kan tillämpas.

3.2 Undantag för stödåtgärder

Enligt artikel 87.3 c kan stöd för att underlätta utveckling av vissa näringsverksamheter eller vissa regioner anses vara förenligt med den gemensamma marknaden, när det inte påverkar handeln i negativ riktning i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset. Utvecklingen av kombinerade transporter och åtgärder för att minska trafikstockningar ligger därför i det gemensamma intresset i den mening som avses i artikel 87.3 c i fördraget. Artikel 87.3 c i fördraget är därför den lämpliga rättsliga grunden för granskningen av den anmälda stödordningen.

Det måste därför kontrolleras om kraven i artikel 87.3 c i fördraget är uppfyllda.

— *Anläggning av parkeringar och serviceområden samt idrifttagande av terminaler för kombinerade transporter*

Tillhandahållandet av parkeringar och serviceområden för åkare kommer att få direkta effekter på trafikflödet och reducera de oändliga raderna av lastbilar som parkeras vid vanliga vägar. Stödåtgärden kommer att minska de föroreningar som orsakas av godstransporter på vägar och deras miljökonsekvenser.

Idrifttagandet av terminaler för kombinerade transporter kommer att främja användningen av järnvägar och andra miljövänliga transportsätt, så att det kan erbjudas mer konkurrenskraftiga alternativ till vägtransporter. Utvecklingen av dessa verksamheter ligger därför i det gemensamma intresset.

Det planerade statliga bidraget anses vara nödvändigt för att möjliggöra genomförandet av projekt som är av gemenskapsintresse.

Kommissionen anser i normala fall att statligt stöd för transportinfrastruktur är förenligt med EG-fördraget om det uppgår till högst 50 % av de stödberättigande kostnaderna. Den planerade stödnivån på 30 % ligger betydligt under denna gräns. Det planerade beloppet kan anses stå i proportion till projektets genomförande.

Italien har åtagit sig att iaktta gemenskapslagstiftningen om offentlig upphandling av tjänster när förvaltningen av infrastruktur anförtros tredje part.

Slutligen måste Italien analysera de nuvarande och framtida förutsättningarna för trafikflödet innan stöd beviljas, för att undvika onödigt snedvridning av konkurrensen.

Kommissionen drar därför slutsatsen att de föreslagna stödåtgärderna inte kommer att snedvrida konkurrensen på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset då det är förenligt med fördraget, enligt artikel 87.3.

— *Installation och uppgradering av datorsystem; förvärv av utrustning för kombinerade transporter*

I överensstämmelse med vedertagen praxis anser kommissionen att även statligt stöd för investeringar i informationssystem och stöd för utrustning för kombinerade transporter bör bedömas på grundval av artikel 87.3 i EG-fördraget ⁽²⁾.

Kommissionen anser att den planerade stödnivån bidrar till utvecklingen av sektorn för kombinerade transporter och inte påverkar handelsvillkoren på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.

Kommissionen anser att installation och uppdatering av datorsystem, liksom förvärv av utrustning för kombinerade transporter, inte påverkar handeln på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset, då det omfattas av artikel 87.3 c i fördraget ⁽³⁾.

— *Förvärv av ny utrustning för att förbättra sjötransporternas säkerhet i hamnar och förvärv av nya dragfordon*

Enligt artikel 9 i rådets förordning (EG) nr 1540/98 av den 29 juni 1998 om fastställande av nya regler för stöd till varvsindustrin ⁽⁴⁾, kan stöd som beviljas för att betala kostnaden för miljöskydd för företag som utför nybyggnad, reparation eller ombyggnad av fartyg betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden om det är i överensstämmelse med de regler som fastställs i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön (nedan "riktlinjerna").

Det anmälda stödet kommer att kunna uppgå till högst 30 % av de extra kostnader som krävs för att uppnå säkerhets- och

⁽²⁾ Se kommissionens beslut av den 4 maj 1999, C 21/98 – Italien (EGT L 227, 28.8.1999, s. 12); kommissionens beslut av den 8 juli 1999, N 121/99 – Österrike (EGT C 245, 28.8.1999, s. 2); kommissionens beslut av den 26 oktober 1999, N 293/99 – Belgien (VIK) (EGT C 55, 26.2.2000, s. 11).

⁽³⁾ Se kommissionens beslut av den 9 december 1998, N 598/98 – Nederländerna (EGT C 29, 4.2.1999, s. 13); kommissionens beslut av den 4 maj 1999, C 21/98 – Italien (EGT L 227, 28.8.1999, s. 12); kommissionens beslut av den 8 juli 1999, N 121/99 – Österrike (EGT C 245, 28.8.1999, s. 2); kommissionens beslut av den 26 oktober 1999, N 293/99 – Belgien (VIK) (EGT C 55, 26.2.2000, s. 11).

⁽⁴⁾ EGT L 202, 18.7.1998.

miljöskyddsmål som är striktare än de som gäller på nationell nivå eller gemenskapsnivå. Därför kan bestämmelserna i styckena i 29 och 37 i riktlinjerna anses vara uppfyllda.

När det gäller förvärv av nya dragfordon måste det noteras att stöd för inköp av nya fordon kan tillåtas om det syftar till att uppnå övergripande miljöskydds- eller säkerhetsmål och om det utgör ersättning för kostnader för att uppnå högre tekniska krav än de krav som fastställs i nationell lagstiftning eller gemenskapslagstiftning.

De stödberättigande kostnaderna enligt artikel 3.5 i utkastet till lag nr 106/1/A utgörs endast av kostnader för extra investeringar som krävs för att uppnå strängare miljömål än de som gäller enligt nationell lagstiftning eller gemenskapslagstiftning. Det planerade stödet kommer inte att överskrida de övre gränser som fastställs i punkt 29 (30 %) och punkt 35 (ytterligare 10 % för små och medelstora företag) i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön ⁽⁵⁾.

— *Stöd för utveckling av nya järnvägs- och sjöfartstjänster*

Kommissionen noterar att det anmälda stödet för nya järnvägs- och närsjöfartstjänster utgör driftsstöd, som i princip är oförenligt med fördraget ⁽⁶⁾. Sådana typer av stöd kan endast tillåtas i undantagsfall ⁽⁷⁾.

Vitboken om transportpolitik ⁽⁸⁾ främjar användningen av järnvägar och andra miljövänliga transportsätt för att konkurrenskraftiga alternativ till vägtransporter skall kunna erbjudas. I sitt meddelande om utveckling av närsjöfart ⁽⁹⁾, framhåller kommissionen den roll som sjöfarten spelar för att främja säker och hållbar rörlighet, stärka unionens sammanhållning och förbättra transporterens effektivitet genom intermodala strategier.

Även om det planerade driftsstödets syfte överensstämmer med kommissionens strategi för att åstadkomma en bättre fördelning mellan transportsätten, måste kommissionen kontrollera att denna åtgärd inte leder till någon snedvridning av konkurrensen på ett sätt som strider mot det gemensamma intresset.

⁽⁵⁾ EGT C 37, 3.2.2001, s. 3.

⁽⁶⁾ Se framför allt besluten att inleda förfarandet enligt artikel 88.2 i ärende C 2/97 av den 20 januari 1997 (EGT C 93, 22.3.1997) och C 21/98 av den 4 maj 1999 (EGT C 227, 28.8.1999).

⁽⁷⁾ Se gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till skydd för miljön (EGT C 72, 10.3.1994); riktlinjer för statligt stöd för regionala ändamål, EGT C 74, 10.3.1998; gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till jordbrukssektorn (EGT C 28, 1.1.2000).

⁽⁸⁾ Vitbok – Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, KOM(2001) 370.

⁽⁹⁾ EGT C 37, 3.2.2001.

I detta skede har kommissionen vissa reservationer när det gäller frågan om genomförandevillkoren garanterar att åtgärderna är både nödvändiga och strikt proportionerliga i förhållande till syftet att ersätta godstransporter på väg med andra mer miljövänliga transporter. Kommissionens farhågor gäller framför allt följande:

Stödåtgärdernas bärkraft

Vid sidan av de nationella tjänsterna, syftar åtgärden till att främja upprättandet av tjänster mellan regionen och Central- och Östeuropa. Kommissionen anser att de italienska myndigheterna måste stödja myndigheterna i de aktuella staterna för att projektet skall bli bärkraftigt på lång sikt.

Stödmottagaren måste ta betalt för sådana nya tjänster på ett sätt som stämmer överens med den stödnivå som beviljas. Denna skyldighet verkar dock inte garantera att dessa tjänster kommer att vara bärkraftiga i framtiden.

Proportionalitet

Den planerade nivå på 30 % av de faktiska kostnaderna (skillnaden mellan de kostnader som uppstått och stödmottagarens intäkter för att tillhandahålla den tjänst för vilken stödet beviljas) garanterar inte att den normala⁽¹⁰⁾ övre gränsen för stöd, dvs. 30 % av de stödberättigande kostnaderna, kommer att iakttas.

Ingen olämplig snedvridning av konkurrensen

Den planerade stödåtgärden får inte leda till någon omledning av trafikflödet mellan grannhamnar eller befintliga intermodala tjänster, vilket innebär att den får inte dra till sig trafik som redan transporteras intermodalt. I dagsläget innehåller inte stödordningen några garantier i detta avseende.

Stödordningen innehåller inte heller några mekanismer som garanterar att endast en acceptabel snedvridning av konkurrensen kommer att uppstå.

Kommissionen anser slutligen inte heller att aktörernas insyn och lika behandling garanteras. Beslutet att offentliggöra stödet i den regionala officiella tidningen och föra in en sammanfattning i minst två dagstidningar, av vilka den ena skall ha nationell spridning, verkar inte vara tillräckligt.

Mot bakgrund av ovanstående är kommissionen osäker på om stödet för utveckling av nya järnvägs- och sjöfartstjänster är förenligt med artikel 87.3 c i fördraget.

⁽¹⁰⁾ Maximal stödnivå enligt Marco Polo-förslaget, KOM(2002) 54 slutlig, 4.2.2002. Åtgärd C 65/2000 – Frankrike – Startstöd till när-sjöfartslinjer, (EGT C 37, 3.2.2001).

SKRIVELSE

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

I. PROCEDIMENTO

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

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

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

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

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

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

II. DESCRIZIONE DELL'AUTO

II.1. Scopo

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

II.2. Beneficiari dell'aiuto

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

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

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

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

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

II.4. Tipologia ed intensità degli aiuti

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

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

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

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

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

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

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

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

15. Saranno considerate ammissibili le seguenti spese:

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

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

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

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

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

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

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

21. Sono considerate ammissibili le spese per:

Dotazioni per gli interventi antinquinamento, costituite da:

— adeguata scorta di panne galleggianti «on-board» atte a delimitare sbandamenti di petrolio o di altri combustibili, dovuti a fatti accidentali durante le fasi di manovra in porto;

— pompe da aspirazione (skimmer) galleggianti atte all'immediato recupero degli idrocarburi dalla superficie del mare (on-board);

— serbatoi di temporaneo stoccaggio (on-board), della capacità fino a 100 t, per gli idrocarburi aspirati dalla superficie del mare (dotazione strutturale aggiuntiva rispetto a quella prescritta dalle vigenti norme SOLAS per la classe di natanti in questione);

— sistemi di propulsione diesel-elettrica, in alternativa e sostituzione dei tradizionali propulsori diesel, con abbattimento delle emissioni in atmosfera e riduzione di consumi.

Sicurezza:

— propulsori con potenza maggiorata (tipo Voith) ed attrezzatura speciale (verricelli potenziati) per l'aggancio in sicurezza delle navi petroliere, nel servizio di accompagnamento («escort-service») dai punti di fonda agli accosti portuali; tale servizio è aggiuntivo rispetto al normale servizio di rimorchio portuale;

— dotazioni di pronto intervento in caso di incendi: impianti antincendio (FIF1) con capacità di pompaggio pari a 2 700 m³/ora;

— attrezzature elettroniche per il monitoraggio ed il controllo a distanza del movimento navi e relative tracciate e record.

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

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

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

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

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

a) identificazione del progetto e dei richiedenti, obiettivi generali e contributo finanziario chiesto;

b) obiettivi del progetto:

— clientela potenziale del trasporto combinato;

— prezzo e prestazioni del servizio (accessibilità, affidabilità, risparmi di tempo) rispetto ad altri servizi concorrenti di trasporto, soprattutto stradale (all'epoca della domanda e ad avvenuta realizzazione del progetto);

⁽¹⁾ GU L 277 del 14.10.1998, pag. 16.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.5. Procedimento

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

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

II.6. Misure di controllo

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

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

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

II.7. Cumulo dei contributi

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

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

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

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

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

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

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

II.9. Fondamento giuridico

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

II.10. Impegni assunti dallo Stato membro

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

III. VALUTAZIONE DELL'AIUTO

III.1. Esistenza dell'aiuto

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

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

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

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

III.2. Esenzione delle misure di aiuto dal divieto

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

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

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

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

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

⁽¹⁴⁾ GU L 130 del 15.6.1970, pag. 1.

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

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

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

Necessità dell'aiuto

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

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

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

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

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

Proporzionalità e condizioni non discriminatorie

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

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

Assenza di distorsioni di concorrenza contrarie all'interesse comune

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

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

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

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

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

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

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

— *Impianto e potenziamento di sistemi informatici e telematici*

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

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

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

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

— *Acquisto di beni strumentali destinati al trasporto combinato*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽²⁰⁾ GU L 202 del 18.7.1998.

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

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

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

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

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

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

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

⁽²¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

IV. DECISIONE

Alla luce delle suesposte considerazioni, la Commissione ha deciso:

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

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

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

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

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

Tillkännagivande om inledande av ett undersökningsförfarande beträffande handelshinder enligt rådets förordning (EG) nr 3286/94 bestående av åtgärder som införts och handelsbruk som upprätthålls av Republiken Turkiet vilka påverkar handeln med läkemedel

(2003/C 311/04)

Den 9 oktober 2003 mottog kommissionen ett klagomål enligt artikel 4 i rådets förordning (EG) nr 3286/94⁽¹⁾ (nedan kallad "förordningen").

1. DEN KLAGANDE

Klagomålet ingavs av den europeiska läkemedelsindustrins branschorganisation EFPIA (European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations) såsom företrädare för medlemsföretag i gemenskapen som exporterar eller önskar exportera den produkt som klagomålet gäller till Turkiet. EFPIA är en sammanslutning som inte drivs i vinstsyfte och vars uppgift är att främja läkemedelsindustrin och företräda dess vetenskapliga, tekniska, ekonomiska och juridiska intressen.

2. PRODUKTER

De produkter som berörs är läkemedel som omfattas av KN-nummer 2936–2939, 2941 och 3001–3006.

Den undersökning som kommissionen inleder kan också komma att omfatta andra produkter, särskilt sådana som de berörda parter som ger sig till känna inom den nedan angivna tidsfristen (se punkt 8) kan styrka påverkas av de påstådda handelsbruket.

3. ÄRENDE

Klagomålet gäller handelshinder som påstås vara orsakade av Turkiets handelsbruk och åtgärder, vilka präglas av bristande öppenhet och diskriminerande tillämpning av systemet för import, försäljning och marknadsföring av läkemedel, inbegripet diskriminering inom ramen för förfarandena för prissättning och godkännande av läkemedel för försäljning samt när det gäller distributionskanaler. I klagomålet uppges också att skyddet för kommersiellt känsliga uppgifter som lämnas i samband med förfarandet för godkännande för försäljning är bristfälligt.

4. PÅSTÅENDE OM HANDELSHINDER

EFPIA hävdar att de turkiska handelsbruk som avses i punkt 3 utgör handelshinder i enlighet med artikel 2.1 i förordningen. Det är frågan om följande handelsbruk:

⁽¹⁾ Rådets förordning (EG) nr 3286/94 av den 22 december 1994 om fastställande av gemenskapsförfaranden på den gemensamma handelspolitikens område i syfte att säkerställa gemenskapens rättigheter enligt internationella handelsregler, särskilt regler som fastställs av Världshandelsorganisationen (WTO) (EGT L 349, 31.12.1994, s. 71). Förordningen senast ändrad genom förordning (EG) nr 356/95 (EGT L 41, 23.2.1995, s. 3).

a) **Diskriminerande tillämpning av systemet för import, försäljning och marknadsföring av läkemedel, inbegripet ordningarna för fastställande av marknadspriser och marginaler samt för ersättningar, kraven på lokal produktion samt distribution**

Den klagande gör gällande att Turkiet rättsligt och i praktiken diskriminerar importerade läkemedel i samband med tillämpningen av systemet för import, försäljning och marknadsföring av läkemedel. Detta sker bland annat inom ramen för förfarandena för godkännande av läkemedel för försäljning, i samband med distribution samt inom ramen för ordningarna för prissättning av läkemedel och ersättningar av kostnader för läkemedel. Det leder enligt den klagande till att importerade läkemedel behandlas mindre gynnsamt än lokalt tillverkade innovativa och generiska produkter och till att turkiska tillverkare får en privilegierad ställning inom ramen för ersättningsystemet.

EFPIA hävdar att dessa handelsbruk står i strid med artikel I i GATT 1994 (principen om MGN-behandling), artikel III.4 i GATT 1994 (principen om nationell behandling), artikel X.1 i GATT 1994 (öppenhet och offentlighöret av lagar och förordningar), artikel X.3 a i GATT 1994 (enhetlig och opartisk förvaltning/tillämpning av lagar och förordningar) och artikel 2.1 och 2.2 i avtalet om tekniska handelshinder (tillämpning av tekniska föreskrifter). Den klagande gör vidare gällande att de turkiska handelsbruket och åtgärderna strider mot artikel XI.1 i GATT 1994 (förbud mot import- och exportrestriktioner) och artikel 2 i avtalet om handelsrelaterade investeringsåtgärder (förbud mot handelsrelaterade investeringsåtgärder som står i strid med artiklarna III och XI i GATT 1994).

b) **Andra påstådda handelshinder**

Det andra påstådda handelshindret rör bristen på skydd för kommersiellt känsliga uppgifter som lämnas i samband med förfarandet för godkännande för försäljning. EFPIA hävdar att detta utgör en uppenbar överträdelse av artikel 39.3 i avtalet om handelsrelaterade aspekter av immaterialrätter (TRIPS-avtalet).

Slutligen gör den klagande gällande att verkningarna av de olika godtyckliga processerna och förfarandena och bristen på öppenhet sammantagna ger upphov till en överträdelse av Turkiets skyldigheter enligt artikel XXIII.1 b i GATT 1994.

Mot bakgrund av tillgängliga fakta och den bevisning som inlämnats anser kommissionen att det finns tillräcklig bevisning för att de turkiska åtgärder och handelsbruk som beskrivs ovan, särskilt den diskriminerande tillämpningen av systemet för import, försäljning och marknadsföring av läkemedel samt åtgärder och marginaler för distribution och prissättning, leder till diskriminering av importerade produkter och därför förefaller stå i strid med de artiklar som nämns ovan.

5. PÅSTÅENDE OM NEGATIVA HANDELSEFFEKTER

EFPIA hävdar att dess medlemmar drabbats av negativa handelseffekter i enlighet med artikel 2.4 i förordningen och att de löper risk att drabbas ännu hårdare i en nära framtid.

De främsta bevisen för de negativa handelseffekterna av den brist på öppenhet, den diskriminering och de handelshinder som är en följd av Turkiets lagstiftning och handelsbruk hänför sig till försäljnings- och inkomstförluster, huvudsakligen till följd av det diskriminerande och ogenomsynliga sätt på vilket prissättnings- och ersättningsystemen fungerar. Andra negativa effekter tillskrivs kraven på lokal produktion, som för den europeiska läkemedelsindustrin medför avsevärda kostnader och sänkt konkurrenskraft till följd av avsaknaden av stordriftsfördelar. Detta får i sin tur betydande konsekvenser i form av förlust av investeringar, skatteinkomster och arbetstillfällen till följd av att tillverkningen måste flyttas till Turkiet.

Även i samband med den bevisning som lämnats rörande handelsförluster hänvisas det till andra effekter av dessa handelshinder, nämligen att turkiska företag tillskansar sig och missbrukar uppgifter som tagits fram av företag i gemenskapen och som sedan används av de turkiska företagen för att tillverka och utverka godkännande för försäljning av efterapningar av innovativa produkter.

Det tycks därmed föreligga bevis för negativa handelseffekter i enlighet med artikel 2.4 i förordningen.

6. GEMENSKAPENS INTRESSE

Läkemedelsindustrin är en stor arbetsgivare i EU som under 2001 sysselsatte omkring 580 000 personer. Exporten utgör en avsevärd del, ca 19 %, av sektorns omsättning.

I detta avseende förefaller det angeläget att värna om likabehandling av läkemedel från EU på de snabbt växande marknaderna i sådana tredjeländer som Turkiet genom att undanröja handelshinder. Det är också viktigt att sörja för att EU:s handelspartner till fullo fullgör sina skyldigheter enligt WTO-avtalen. Gemenskapen har också ett intresse av att se till att avtalet om en tullunion mellan EU och Turkiet tillämpas korrekt, eftersom detta avtal leder till särskilt nära förbindelser mellan EU och Turkiet. Många av de frågor som väcks i detta klagomål rörande tekniska handelshinder har redan tagits upp inom Gemensamma kommittén för tullunionen EG-Turkiet, associe-

ringskommittén EG-Turkiet och associeringsrådet EG-Turkiet. Hittills har dock ingen tillfredsställande lösning kunnat nås. Under loppet av denna undersökning kommer kommissionen att fortsätta att undersöka möjligheten att genom bilateral dialog åtgärda hindren för marknadstillträde, med beaktande av de skyldigheter som Turkiet iklätt sig enligt avtalet om en tullunion mellan EG och Turkiet.

Mot bakgrund av det ovanstående anses det ligga i gemenskapens intresse att inleda ett undersökningsförfarande rörande tekniska handelshinder.

7. FÖRFARANDE

Kommissionen har, efter samråd med den rådgivande kommitté som inrättats genom förordningen, fastställt att det finns tillräckliga bevis för att inleda en undersökning i syfte att pröva de rättsliga och faktiska omständigheterna i fallet och att detta ligger i gemenskapens intresse, och har därför inlett en undersökning enligt artikel 8 i förordningen.

Berörda parter får ge sig till känna och lämna synpunkter skriftligen beträffande de specifika frågor som tas upp i klagomålet samt lämna bevis till stöd för detta.

Kommissionen kommer dessutom att höra de parter som skriftligen så begär i samband med att de ger sig till känna, förutsatt att de berörs direkt av förfarandets utgång.

Detta tillkännagivande offentliggörs i enlighet med artikel 8.1 a i förordningen.

8. TIDSFRIST

Uppgifter rörande detta ärende och framställningar om att bli hörd skall vara kommissionen till handa senast 30 dagar efter offentliggörandet av detta tillkännagivande och skall inges skriftligen till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för handel
Ignacio García Bercero, GD Handel D.3
CHAR 9/74
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 299 32 64

Begäran om icke-ingripandebesked/Anmälan enligt formulär A/B**Ärende COMP/D1/38.827**

(2003/C 311/05)

(Text av betydelse för EES)

1. Den 1 september 2003 mottog kommissionen från Società Per I Servizi Bancari (SSB Spa), Banksys SA och Interpay Nederland BV en begäran om icke-ingripandebesked enligt artikel 81.1 i EG-fördraget eller en anmälan om undantag enligt artikel 81.3 i EG-fördraget för bildandet av ett gemensamt företag för hantering av internationella kreditkort och betalkort i Europa.
2. Det anmälda avtalet om ett gemensamt företag har två syften:
 - Att utveckla de finansiella tjänsterna för hantering av kort och att tillhandahålla sådana tjänster – utfärdande och förvärv av internationella kreditkort och betalkort – till externa kunder på nya geografiska marknader utanför grundarnas hemmamarknader (Belgien, Italien och Nederländerna).
 - Att fungera som underleverantör till moderbolagen för hanteringen av de betalningar med internationella kreditkort och betalkort som dessa tillhandahåller inom ramen för sina finansiella tjänster till sina kunder på sina hemmamarknader. Moderbolagen har avtalat att inte konkurrera med det gemensamma företaget utan låta det gemensamma företaget tillhandahålla dessa tjänster som underentreprenad på de nya geografiska marknaderna.
3. Det gemensamma företaget kommer att ägas till 24,5 % av Banksys, till 24,5 % av Interpay och till 51 % av SSB. Det kommer att registreras som aktiebolag enligt belgisk lag och ha säte i Bryssel.
4. Kommissionen anser efter en preliminär granskning att det anmälda gemensamma företaget inte är fullt fungerande och alltså kan omfattas av förordning nr 17.
5. Kommissionen uppmanar berörd tredje part att inkomma med eventuella synpunkter på det anmälda avtalet.
6. Synpunkterna skall nå kommissionen inom trettio dagar från detta offentliggörande. Synpunkterna kan sändas till kommissionen per fax ((32-2) 295 01 28), eller med post med angivande av referens COMP/D1/38.827 SSB, Banksys, Interpay till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Direktorat D
Enhet D-1 (Finansiella tjänster)
B-1049 Bryssel

Anmälan om samarbetsavtal**Ärende COMP/D1/38.818 – Barclays plc – Bildande av en bankomatallians**

(2003/C 311/06)

(Text av betydelse för EES)

Kommissionen mottog den 12 september 2003 en anmälan om samarbetsavtal från följande deltagare i "ATM-Alliance": Barclays plc, Bank of America Corporation, The Bank of Nova Scotia, Westpac Banking Corporation, Deutsche Bank Privat- und Geschäftskunden AG och BNP Paribas ("parterna").

Syftet med de anmälda avtalen är att tillhandahålla parternas kortinnehavare möjligheten att ta ut kontanter över hela världen från parternas bankomater utan att behöva betala någon tilläggsavgift och utan eller med nedsatt administrativ avgift. Tilläggsavgiften är den avgift som bankomatoperatören direkt debiterar andra bankers kortinnehavare när dessa tar ut kontanter. Den administrativa avgiften är den avgift som betalas av kortinnehavare till den egna banken, då de använder sig av andra bankers bankomatnätverk. Alliansen är i princip öppen för ett obegränsat antal medlemmar, dock finns vissa kommersiella och tekniska kriterier. Den sköts av ett företag ("LLC"), som bildats av ovan nämnda parter.

Enligt "Avgiftsavsägelseavtalen" kan LLC inte ingå något avtal om avsägelse av tilläggsavgift med något annat finansinstitut, som bedriver detaljistbankverksamhet eller äger eller driver ett större bankomatnätverk huvudsakligen inom parternas territorium, utan föregående skriftligt godkännande från respektive part inom detta territorium. På samma sätt får en part inte utvidga förmånen i Avgiftsavsägelseavtalen till befintliga filialer eller förvärvade banker som bedriver sin verksamhet inom en annan parts exklusiva territorium såvida inte LCC ger sitt samtycke. Det exklusiva territoriet definieras som en parts hemmamarknad eller ett territorium där en part huvudsakligen bedriver detaljistbankverksamhet.

Dessutom står det parterna fritt att ingå eller upprätthålla separata avtal om avsägelse av tilläggsavgifter, administrativa avgifter eller andra bankomaterelaterade avgifter inom deras egna territorier eller i länder, som inte är exklusiva territorier för andra parter. Ingen part får dock ingå separata avtal om tilläggsavgifter med banker lokaliserade inom en annan parts exklusiva territorium utan föregående skriftligt godkännande från LLC.

Kommissionen har vid en preliminär granskning kommit fram till att det anmälda samarbetsavtalet kan omfattas av förordning nr 17.

Kommissionen uppmanar berörda tredje parter att inkomma med eventuella synpunkter på de anmälda avtalen.

Synpunkterna skall ha kommit in till kommissionen senast 20 dagar efter detta offentliggörande. De kan sändas till kommissionen per fax ((32-2) 296 98 07) eller med post med angivande av referens COMP/D1/38.818 ATM-Alliance, till:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Direktorat D/Enhet D1 (Finansiella tjänster)
B-1049 Bryssel.

**FÖRTECKNING ÖVER FÖRSLAG TILL LAGSTIFTNING OCH ANDRA KOM-DOKUMENT VILKA
ANTOGS AV KOMMISSIONEN UNDER 2003 (FÖRSTA DELEN)**

(2003/C 311/07)

COM	2003	1	F		13.1.2003	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2001/25/EG om minikrav på utbildning för sjöfolk
COM	2003	2	F		15.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring av de antidumpingsåtgärder som genom rådets förordning (EG) nr 1603/2000 införts på import av etanolaminer med ursprung i Amerikas förenta stater
COM	2003	3	F		15.1.2003	Förslag till rådets beslut om skyddsåtgärder mot Newcastlejuka i Amerikas förenta stater
COM	2003	4	F		14.1.2003	Meddelande från kommissionen om genomförandet av 2002 års allmänna riktlinjer för den ekonomiska politiken
COM	2003	5	F		14.1.2003	Meddelande från kommissionen – Att välja tillväxt: Kunskap, innovation och arbetstillfällen i ett sammanhållet samhälle. Rapport till Europeiska rådets vårmöte den 21 mars 2003 om Lissabonstrategin för ekonomisk, social och miljömässig förnyelse
COM	2003	6	F		14.1.2003	Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén samt Regionkommittén – Den europeiska sysselsättningsstrategin i framtiden. En strategi för full sysselsättning och bättre arbetstillfällen åt alla
COM	2003	7	F		16.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring av de antidumpingsåtgärder som genom rådets förordning (EG) nr 299/2001 införts på import av kaliumpermanganat med ursprung i Folkrepubliken Kina
COM	2003	8	F		16.1.2003	Förslag till rådets förordning om införande av en slutgiltig antidumpingstull på import av vissa kornorienterade elektroplåtar med ursprung i Ryssland
COM	2003	9	F		16.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring av de antidumpingsåtgärder som genom rådets förordning (EG) nr 1824/2001 införts på import av ej påfyllningsbara gasficktändare med tändsten med ursprung i Folkrepubliken Kina och Taiwan
COM	2003	10	F		16.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring av de antidumpingsåtgärder som genom rådets förordning (EG) nr 495/98 och rådets förordning (EG) nr 2413/95 införts på import av ferrokiselmangan med ursprung i Folkrepubliken Kina och Ukraina
COM	2003	11	F		22.1.2003	Kommissionens yttrande enligt artikel 251.2 tredje stycket c i EG-fördraget och Europaparlamentets ändringar av rådets gemensamma ståndpunkt om förslaget till Europaparlamentets och rådets direktiv om ändring av rådets direktiv 83/477/EEG om skydd för arbetstagare mot risker vid exponering för asbest i arbetet
COM	2003	12	F		16.1.2003	Förslag till rådets beslut om gemenskapens ståndpunkt i associeringsrådet beträffande genomförandet av artikel 84 i Europa-Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Konungariket Marocko, å andra sidan
COM	2003	13	F		17.1.2003	Förslag till rådets beslut om den ståndpunkt som gemenskapen skall inta i det samarbetsråd som inrättas genom partnerskaps- och samarbetsavtalet mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Ryska federationen, å andra sidan, beträffande fastställandet av ett tvistlösningsförfarande inom ramen för detta avtal

COM	2003	14	F			16.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring av förordning (EEG) nr 2092/91 om ekologisk produktion av jordbruksprodukter och uppgifter därom på jordbruksprodukter och livsmedel
COM	2003	15	F			21.1.2003	Rapport från kommissionen till den budgetansvariga myndigheten om garantier som berör den allmänna budgeten per 31 december 2001
COM	2003	16	F			24.1.2003	Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet – På väg mot en rättsligt bindande FN-konvention för att främja och skydda funktionshindrades rättigheter och värdighet
COM	2003	17	F			21.1.2003	Grönbok: Europeisk rymdpolitik
COM	2003	18	F			24.1.2003	Förslag till rådets direktiv om kontroll av slutna radioaktiva strålkällor med hög aktivitet
COM	2003	19	F			22.1.2003	Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet – Kommissionens tredje rapport till rådet och Europaparlamentet om statistik över antalet djur som används för försök eller andra vetenskapliga ändamål i Europeiska unionens medlemsstater
COM	2003	20	F			20.1.2003	Förslag till rådets förordning om tullmyndigheternas ingripande mot varor som misstänks kränka vissa immateriella rättigheter och om vilka åtgärder som skall vidtas mot varor som kränker vissa immateriella rättigheter
COM	2003	21	F			21.1.2003	Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om genomförandet av Europeiska stadgan för småföretagen
COM	2003	22	F			22.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 772/1999 om införande av slutgiltiga antidumpnings- och utjämningstullar på import av odlad atlantlax med ursprung i Konungariket Norge
COM	2003	23	F	1		21.1.2003	Förslag till rådets förordning om upprättande av gemensamma bestämmelser för direktstöd inom den gemensamma jordbrukspolitiken och om upprättande av stödssystem för producenter av vissa grödor
COM	2003	23	F	2		21.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring av förordning (EG) nr 1257/1999 om stöd från Europeiska utvecklings- och garantifonden för jordbruket (EUGF) till utveckling av landsbygden, och om upphävande av förordning (EG) nr 2826/2000
COM	2003	23	F	3		21.1.2003	Förslag till rådets förordning om den gemensamma organisationen av marknaden för spannmål
COM	2003	23	F	4		21.1.2003	Förslag till rådets förordning om den gemensamma organisationen av marknaden för ris
COM	2003	23	F	5		21.1.2003	Förslag till rådets förordning om den gemensamma organisationen av marknaden för torkat foder för regleringsåren 2004/05 till 2007/08
COM	2003	23	F	6		21.1.2003	Förslag till rådets förordning om ändring (EG) nr 1255/1999 om den gemensamma organisationen av marknaden för mjölk och mjölkprodukter
COM	2003	23	F	7		21.1.2003	Förslag till rådets förordning om införande av en avgift inom sektorn för mjölk och mjölkprodukter
COM	2003	26	F			21.1.2003	Meddelande från kommissionen till rådet och Europaparlamentet – Att tänka småskaligt i ett växande Europa
COM	2003	27	F			21.1.2003	Grönbok: Entreprenörskap i Europa

COM	2003	29	F			17.1.2003	Förslag till rådets direktiv om ändring av direktiv 78/660/EEG vad gäller belopp uttryckta i euro
COM	2003	30	F			23.1.2003	Förslag till rådets förordning om genomförande för gemenskapens del av tullbestämmelserna i associeringsavtalet mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Chile, å andra sidan
COM	2003	31	F			27.1.2003	Kommissionens rapport till Europaparlamentet och rådet om beviljande av undantag enligt artikel 19.2 i EG-fördraget, framlagd enligt artikel 14.3 i direktiv 93/109/EG om rösträtt och valbarhet vid val till Europaparlamentet
COM	2003	32	F	1		30.1.2003	Förslag till rådets direktiv (Euratom) om fastställande av grundläggande skyldigheter och allmänna principer för säkerhet vid kärntekniska anläggningar
COM	2003	32	F	2		30.1.2003	Förslag till rådets direktiv (Euratom) om hantering av använt kärnbränsle och radioaktivt avfall
COM	2003	33	F			27.1.2003	Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om livsmedelshygien. Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om fastställande av särskilda hygienregler för livsmedel av animalskt ursprung (framlagt av kommissionen enligt artikel 250.2 i EG-fördraget)
COM	2003	34	F			30.1.2003	Meddelande från kommissionen – Andra lägesrapporten om den ekonomiska och sociala sammanhållningen
COM	2003	35	F			27.1.2003	Förslag till rådets beslut om förlängning av beslut 2002/148/EG om avslutande av samrådet med Zimbabwe enligt artikel 96 i AVS-EG-partnerskapsavtalet
COM	2003	36	F			29.1.2003	Rapport från kommissionen till rådet och Europaparlamentet om konjunkturstatistik med en sammanfattning av kvalitetsrapporten enligt rådets förordning (EG) nr 1165/98 av den 19 maj 1998
COM	2003	37	F			30.1.2003	Meddelande från kommissionen till rådet, Europaparlamentet, Ekonomiska och sociala kommittén och Regionkommittén – Läget rörande genomförandet av de gemensamma utvärderingarna av sysselsättningspolitiken i kandidatländerna
COM	2003	38	F			24.1.2003	Ändrat förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om ändring av rådets förordning (EG) nr 2236/95 om allmänna regler för gemenskapens finansiella stöd på området för transeuropeiska nätt (framlagt av kommissionen i enlighet med artikel 250.2 i EG-fördraget)
COM	2003	39	F			29.1.2003	Förslag till rådets förordning om godkännande av en fodertillsats
COM	2003	40	F			30.1.2003	Meddelande från kommissionen – Lägesrapport för reformen
COM	2003	42	F			31.1.2003	Rapport från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om genomförande och utvärdering av EU:s verksamhet till förmån för konsumenterna under perioden 1999–2001 inom den allmänna ram som inrättades genom beslut nr 283/1999/EG
COM	2003	44	F			31.1.2003	Förslag till Europaparlamentets och rådets beslut om fastställande av en allmän ram för finansiering av gemenskapens åtgärder till stöd för konsumentpolitiken under perioden 2004–2007
COM	2003	46	F			30.1.2003	Förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om åtgärder och förfaranden för skydd av immaterialrätter

Förhandsanmälan av en koncentration**(Ärende COMP/M.3345 – Platinum Equity/Hays Logistics)****Ärendet kan komma att behandlas enligt förenklat förfarande**

(2003/C 311/08)

(Text av betydelse för EES)

1. Kommissionen mottog den 12 december 2003 en anmälan om en föreslagen koncentration enligt artikel 4 i rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽¹⁾, senast ändrad genom förordning (EG) nr 1310/97 ⁽²⁾, genom vilken det amerikanska företaget Platinum Equity, LLP ("Platinum") förvärvar, på det sätt som avses i artikel 3.1 b i förordningen, fullständig kontroll över det brittiska företaget Hays Logistics ("Hays Logistics"), för närvarande tillhörande Hays plc gruppen, genom förvärv av aktier och tillgångar.

2. De berörda företagens affärsverksamheter omfattar följande:

— Platinum: global organisation som specialiserar sig på förvärv och strategisk drift av företag över hela världen.

— Hays Logistics: logistiktjänster i Europa.

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. Det bör noteras att detta ärende kan komma att behandlas i enlighet med kommissionens tillkännagivande om ett förenklat förfarande för handläggning av vissa koncentrationer enligt rådets förordning (EEG) nr 4064/89 ⁽³⁾.

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 (32-2) 296 43 01, 296 72 44 eller per post med referensnummer COMP/M.3345 – Platinum Equity/Hays Logistics till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för konkurrens
Registratorskontoret Företagskoncentrationer och -fusioner
J-70
B-1049 Bryssel

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

⁽²⁾ EGT L 180, 9.7.1997, s. 1. Rättelse i EGT L 40, 13.2.1998, s. 17.

⁽³⁾ EGT C 217, 29.7.2000, s. 32.

Beslut om att inte göra invändningar mot en anmäld koncentration**(Ärende COMP/M.3319 – Doughty Hanson/Saft)**

(2003/C 311/09)

(Text av betydelse för EES)

Kommissionen beslutade den 12 december 2003 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 303M3319. CELEX är den databas som innehåller Europeiska gemenskapens lagstiftning.

För ytterligare information rörande abonnemang, kontakta:

EUR-OP
Information, marknadsföring och PR
2 rue Mercier
L-2985 Luxemburg
Tfn (352) 2929-42718
Fax (352) 2929-42709

III

(Upplysningar)

KOMMISSIONEN

MEDIA PLUS (2001–2005)

Genomförande av programmet för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk

Meddelande om inbjudan att lämna förslag 92/03

Stöd till distribution över gränserna av europeiska filmer och till nätverk av europeiska distributörer

System för s.k. selektivt stöd

(2003/C 311/10)

1. INLEDNING

Detta meddelande om inbjudan att lämna förslag grundar sig på rådets beslut 2000/821/EG av den 20 december 2000 om genomförande av ett program för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk (Media Plus – utveckling, distribution och marknadsföring – 2001–2005), som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 13 av den 17 januari 2001, s. 35.

Bland de insatser som ska genomföras enligt beslutet finns stöd till distribution över gränserna av europeiska biofilmer.

2. MÅL

Detta meddelande riktar sig till europeiska filmistributionsbolag vars verksamhet bidrar till de ovan nämnda målen. I meddelandet anges hur man skaffar de nödvändiga handlingarna för att lämna in ett förslag i syfte att få EU-bidrag.

Den avdelning vid kommissionen som ansvarar för administrationen av denna inbjudan är enheten "Stöd till innehåll i audiovisuella medier" vid generaldirektoratet för utbildning och kultur.

De europeiska företag som vill svara på denna inbjudan att lämna förslag och erhålla dokumentet "Riktlinjer för att lämna in förslag i syfte att få bidrag inom området distribution – Stöd till distribution över gränserna av europeiska filmer och till nätverk för europeiska distributörer – System för s.k. selektivt stöd" ska rekvirera dokumentet per post eller fax från.

Europeiska kommissionen, Jacques Delmoly, enhetschef, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bryssel, fax (32-2) 299 92 14.

Kommissionen förbinder sig att skicka dokumentet inom två arbetsdagar efter det att förfrågan kommit in.

Sista datum för att lämna in förslag till ovan nämnda adress är följande:

- 15 mars 2004
- 10 juli 2004
- 1 december 2004.

MEDIA PLUS (2001–2005)**Genomförande av programmet för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk****Meddelande om inbjudan att lämna förslag 93/03****Stöd till distribution över gränserna av europeiska filmer****Stöd till agenter för internationell försäljning av europeisk biograffilm**

(2003/C 311/11)

1. INLEDNING

Detta meddelande om inbjudan att lämna förslag grundar sig på rådets beslut 2000/821/EG av den 20 december 2000 om genomförande av ett program för att stimulera utveckling, distribution och marknadsföring av europeiska audiovisuella verk (Media Plus – utveckling, distribution och marknadsföring – 2001–2005), som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* L 13, 17 januari 2001, s. 35.

Bland de insatser som ska genomföras enligt beslutet finns stöd till distribution över gränserna av europeiska biograffilmer.

2. MÅL

Detta meddelande riktar sig till europeiska företag som specialiserar sig på internationell distribution av biograffilm (försäljningsagenter) vars verksamhet bidrar till de ovannämnda målen. I meddelandet anges hur man skaffar de nödvändiga handlingarna för att lämna in ett förslag i syfte att få EU-bidrag.

Den avdelning vid kommissionen som ansvarar för administration av denna inbjudan är enheten "Stöd till innehåll i audiovisuella medier" vid generaldirektoratet för utbildning och kultur.

De europeiska företag som vill svara på denna inbjudan att lämna förslag och erhålla dokumentet "Riktlinjer för att lämna in förslag i syfte att få bidrag inom området distribution – Stöd till agenter för internationell försäljning av europeisk biograffilm" ska rekvidrera dokumentet per post eller fax från:

Europeiska kommissionen, Jacques Delmoly, enhetschef, DG EAC/C3, B100 4/20, B-1049 Bryssel, fax (32-2) 299 92 14.

Kommissionen förbinder sig att skicka dokumentet inom två arbetsdagar efter det att förfrågan kommit in.

Sista dagen för inlämning av förslag till ovannämnda adress är den 28 februari 2004.

Förslagsinfordran avseende Asienprogrammet för samarbete inom informations- och kommunikationsteknik (ASIA IT&C), andra omgången

EuropeAid/117839/C/G

(2003/C 311/12)

Europeiska kommissionen efterlyser förslag till samfinansiering av gemensamma projekt, avsedda att öka överföringen av informationsteknik mellan Europa och Asien, dvs. EU:s medlemsstater och 17 länder i Asien, med ekonomiskt stöd från Europeiska gemenskapernas Asienprogram för samarbete inom informations- och kommunikationsteknik (Asia IT&C), andra omgången. Fullständiga riktlinjer för sökande (Guidelines for Applicants) kan erhållas från

Europeiska kommissionen
Byrån för samarbete EuropeAid
Direktorat D, Asien
Enhet D2, Asia IT&C-programmet
B-1049 Bryssel.

och är tillgängliga på följande webbplatser:

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

och

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

samt från

europeaid-asia-itc@cec.eu.int

Förslagen skall ha inkommit senast den 25 mars 2004, kl. 16.00 centraleuropeisk tid respektive den 24 juni 2004, kl. 16.00 centraleuropeisk tid.

Meddelande om ansökningsomgång – EuropeAid/117830/C/G

Integrering av ett jämställdhetsperspektiv i utvecklingssamarbetet

(2003/C 311/13)

Europeiska kommissionen söker projektförslag för finansiering från den Europeiska Gemenskapens budgetpost för "integrering av ett jämställdhetsperspektiv i utvecklingssamarbetet". Bistånd kommer att tilldelas projekt i utvecklingsländer med syfte att förbättra kvinnors deltagande i politisk beslutsfattning och att minska skillnaderna mellan kvinnor och män/flickor och pojkar vad gäller tillgång till utbildning.

Riktlinjer och ansökningsblankett för projektförslagsinfordran kan fås från Enheten för utvecklingssamarbete EuropeAid, F6, Joseph II J-54, 1/140, B-1040 Bryssel och på webbplatsen:

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

Ansökningstid för projektförslag är 12 februari 2004, klockan 16.00 Bryssetid.

Förslagsinfordran**Pro Eco-programmet för Asien****EuropeAid/117860/C/G**

(2003/C 311/14)

Europeiska kommissionens byrå för samarbete EuropeAid anholder om förslag till "Diagnostisk verksamhet, tekniska partnerskap, demonstrationsprojekt, politisk förstärkning och operativ och praktisk dialog" i Asien med ekonomiskt stöd från Europeiska gemenskapernas Pro Eco-program för Asien, ALA, budgetpost B7-301 (projektnummer AIDCO/2001/0137).

Fullständiga riktlinjer för sökande återfinns på följande adresser:

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

och

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

Förslagen skall vara inlämnade den

- 3 maj 2004 kl. 16.00 medeleuropeisk tid (CET),
- 4 oktober 2004 kl. 16.00 medeleuropeisk tid (CET).

Stöd till processen för återvändande och återintegrering av folkgrupper i Kosovo**Europeiska unionens Cardsprogram****EuropeAid/117760/D/G/KOS**

(2003/C 311/15)

Europeiska byrån för återuppbyggnad anholder om förslag för genomförandet av ett program för återvändande och återintegrering av folkgrupper i Kosovo, med ekonomiskt stöd från Europeiska gemenskapernas Cardsprogram. Genom stödprogrammet för återvändande och återintegrering skall det bli möjligt för återvändande och fördrivna personer som önskar bosätta sig i sina hemorter att återvända för gott. I detta stödprogram kommer följande verksamhet att ingå: åtgärder för att underlätta dialog, återställande av den sociala och fysiska infrastrukturen, återuppbyggnad av bostäder, utveckling av det lokala samhället, program för självständighet och hållbarhet (däribland stöd till samhällen genom samarbete och råd för att hjälpa samhällena att förbättra tillgången till tjänster). Internationella organisationer/icke-statliga organisationer kommer att inbjudas att lämna in förslag som antingen omfattar samtliga nämnda verksamheter eller bara vissa av dem. Genom denna åtgärd skall ett program utvecklas som går över gränserna för flera verksamheter. De fullständiga riktlinjerna för sökande ("Guidelines for Applicants") kommer att finnas tillgängliga på Europeiska byrån för återuppbyggnad, 1 Kosovo street, Priština, Kosovo (kontaktperson Mary Walsh) och på följande webbplats: www.eur.eu.int. Förslagen skall vara inlämnade senast den 1 april 2004.

Meddelande om förslagsinfordran om stöd för strategier och åtgärder avseende reproduktiv och sexuell hälsa och därtill hörande rättigheter i utvecklingsländerna

EuropeAid/117842/C/G

(2003/C 311/16)

Europeiska kommissionen anordnar en selektiv infordran av förslag till projekt som finansieras genom Europeiska gemenskapernas program om stöd för strategier och åtgärder avseende reproduktiv och sexuell hälsa och därtill hörande rättigheter i utvecklingsländerna. Riktlinjerna för sökande finns tillgängliga i sin helhet på följande webbplats:

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

Förslagen skall vara inlämnade senast den 26 februari 2004 kl. 16.00 (lokal tid Bryssel).
