

Dansk udgave

Meddelelser og oplysninger

<u>Informationsnummer</u>	Indhold	Side
	I <i>Meddelelser</i>	
	Rådet	
2002/C 50/01	Rådets resolution af 14. februar 2002 om fremme af den sproglige mangfoldighed og indlæringen af fremmedsprog inden for rammerne af gennemførelsen af målene for Det Europæiske Sprogår 2001	1
2002/C 50/02	Resolution vedtaget af rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i rådet den 14. februar 2002 om nytteværdien af unges frivillige arbejde som led i udviklingen af fællesskabets indsats på ungdomsområdet	3
	Kommissionen	
2002/C 50/03	Euroens vekselkurs	6
2002/C 50/04	Statsstøtte — Italien — Støtteforanstaltning C 97/2001 (ex N 93/2001) — Ophugning og fornyelse af den italienske flåde af olietankskibe — Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2 ⁽¹⁾	7
2002/C 50/05	Kommissionens meddelelse over bestående frizoner, der fortsat er i funktion ⁽¹⁾	16

II *Forberedende retsakter*

.....



Informationsnummer

Indhold (fortsat)

Side

III Oplysninger

Kommissionen

2002/C 50/06

Ruteflyvning — I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Frankrig følgende i udbud: Ruteflyvning fra Strasbourg ⁽¹⁾ 19

Henvisning (se omslagets tredje side)



⁽¹⁾ EØS-relevant tekst

MEDDELELSE

Den 26. februar 2002 udkommer »Fælles sortliste over landbrugsplantesarter — 11. tilføjelse til 21. samlede udgave« som *De Europæiske Fællesskabers Tidende C 51 A*.

For abonnenter på EF-Tidende er nummeret gratis for hvert abonnement og i den/de pågældende sprogversion(er). Abonnenter, der ønsker at modtage denne EF-Tidende, bedes returnere nedenstående bestillingsseddel i udfyldt stand med angivelse af deres abonnementskode (findes til venstre på forsendesetiketterne — begynder med O/.....). Den pågældende EF-Tidende leveres gratis i op til et år fra udgivelsesdatoen.

Ikke-abonnenter kan mod betaling bestille denne EF-Tidende enten hos det lokale salgskontor eller direkte hos Publikationskontorets salgsafdeling i Luxembourg, der videresender bestillingen til det lokale salgskontor.

BESTILLINGSESDEL

**Kontoret for
De Europæiske Fællesskabers
Officielle Publikationer**
Salgsafdelingen
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

Jeg er abonnent på *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Min abonnementskode er: O/.....

Send mig venligst ... gratis eksemplar(er) af **EF-Tidende C 51 A/2002**.

Jeg bestiller hermed mod betaling ... **ekstra eksemplar(er)**.

Sprog:

Jeg er ikke abonnent på *De Europæiske Fællesskabers Tidende* og bestiller hermed, mod betaling, ... **eksemplar(er)**.

Sprog:

Navn:

Adresse:

Dato: Underskrift:

I

(Meddelelser)

RÅDET

RÅDETS RESOLUTION

af 14. februar 2002

om fremme af den sproglige mangfoldighed og indlæringen af fremmedsprog inden for rammerne af gennemførelsen af målene for Det Europæiske Sprogår 2001

(2002/C 50/01)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION,

SOM HENVISER TIL:

- (1) Rådets resolution af 31. marts 1995 om bedre kvalitet og større variation med hensyn til tilegnelse af og undervisning i fremmedsprog i uddannelsessystemerne i Den Europæiske Union ⁽¹⁾, hvori det hedder, at elever som hovedregel bør have mulighed for at få undervisning i to andre af Unionens sprog end modersmålet eller modersmålene.
- (2) Medlemsstaternes ansvar for undervisningsindholdet og opbygningen af uddannelsessystemerne samt deres kulturelle og sproglige mangfoldighed.
- (3) Kommissionens hvidbog af 1995 med titlen Undervise og lære: På vej mod det kognitive samfund.
- (4) Rådets konklusioner af 12. juni 1995 vedrørende sproglig mangfoldighed og flersprogethed i Den Europæiske Union.
- (5) Rådets resolution af 16. december 1997 om undervisning i unionssprogene på et tidligt stadium af skolegangen ⁽²⁾.
- (6) Konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Lissabon den 23. og 24. marts 2000, hvori fremmedsprog nævnes som en del af en europæisk ramme for fastlæggelse af grundlæggende færdigheder.
- (7) Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1934/2001/EF af 17. juli 2000 om Det Europæiske Sprogår 2001 ⁽³⁾.
- (8) Artikel 22 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder af 7. december 2000 ⁽⁴⁾, som Det Europæiske Råd i Nice hilste med tilfredshed, og hvori det hedder, at Unionen respekterer den kulturelle, religiøse og sproglige mangfoldighed.
- (9) Resolutionen vedtaget af Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i Rådet den 14. december 2000, om social inddragelse af unge ⁽⁵⁾, som blev godkendt af Det Europæiske Råd i Nice.
- (10) Rådets afgørelse af 19. januar 2001 om retningslinjer for medlemsstaternes beskæftigelsespolitik for 2001 ⁽⁶⁾ og navnlig det horisontale mål vedrørende livslang læring.
- (11) Rapporten fra Rådet (uddannelse) af 12. februar 2001 om uddannelsessystemernes konkrete fremtidige mål, som blev forelagt for Det Europæiske Råd i Stockholm, og som udtrykkeligt nævner bedre fremmedsprogsundervisning som et mål, samt Rådets konklusioner af 28. maj 2001 om opfølgningen af rapporten.
- (12) Kommissionens memorandum fra 2000 om livslang læring, som har sat gang i en bred debat på europæisk plan og i medlemsstaterne om metoder til gennemførelse af brede og sammenhængende strategier for livslang læring, bl.a. vedrørende sprogindlæring.
- (13) Europa-Parlamentets og Rådets henstilling af 10. juli 2001 om mobilitet i Det Europæiske Fællesskab for studerende, personer under erhvervsuddannelse, unge volontører, undervisere og erhvervslærere ⁽⁷⁾.
- (14) Europarådets aktiviteter vedrørende fremme af den sproglige mangfoldighed og indlæringen af fremmedsprog,

⁽¹⁾ EFT C 207 af 12.8.1995, s. 1.⁽²⁾ EFT C 1 af 3.1.1998, s. 2.⁽³⁾ EFT L 232 af 14.9.2000, s. 1.⁽⁴⁾ EFT C 364 af 18.12.2000, s. 1.⁽⁵⁾ EFT C 374 af 28.12.2000, s. 5.⁽⁶⁾ EFT L 22 af 24.1.2001, s. 18.⁽⁷⁾ EFT L 215 af 9.8.2001, s. 30.

UNDERSTREGER:

- (1) at kendskabet til sprog er en af de nødvendige grundlæggende færdigheder, som enhver borger bør besidde for effektivt at kunne deltage i det europæiske videnssamfund, at det derfor fremmer såvel integrationen i samfundet som den sociale samhørighed, og at et grundigt kendskab til modersmålet eller modersmålene kan gøre det lettere at lære andre sprog,
- (2) at sprogkundskaber spiller en vigtig rolle til fremme af mobilitet, både i uddannelsesmæssig sammenhæng og til erhvervmæssige formål samt af kulturelle og personlige grunde,
- (3) at sprogkundskaber også er nyttige for europæisk samhørighed i lyset af EU's udvidelse,
- (4) at alle europæiske sprog har samme kulturelle værdi og værdighed og er en integrerende del af europæisk kultur og civilisation.

ERINDRER OM:

at Det Europæiske Sprogår 2001, som arrangeres i samarbejde med Europarådet, stimulerer den sproglige mangfoldighed og fremmer indlæringen af fremmedsprog;

at rapporten fra Rådet (undervisning) den 12. februar 2001 om uddannelsessystemernes konkrete fremtidige mål, hvori indlæringen af fremmedsprog nævnes som et af målene, bør gennemføres ved hjælp af et detaljeret arbejdsprogram, der skal fastlægges i en fælles rapport, som Rådet og Kommissionen skal forelægge for Det Europæiske Råd i Barcelona.

BEKRÆFTER:

de mål, der blev opstillet i artikel 2 i Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse af 17. juli 2000 om Det Europæiske Sprogår 2001, og med henblik på den videre gennemførelse af disse mål.

OPFORDRER medlemsstaterne til inden for rammerne af samt grænserne og prioriteterne for deres respektive politiske, lovgivningsmæssige, budgetmæssige og uddannelsesmæssige systemer:

- (1) at træffe de foranstaltninger, de anser for nødvendige for, så vidt muligt, at give eleverne mulighed for at lære to eller eventuelt flere sprog ud over deres modersmål og at virke til fremme for, at andre personer lærer fremmedsprog i forbindelse med livslang læring og i den forbindelse tage hensyn til målgruppens forskelligartede behov og betydningen af at sørge for lige adgang til uddannelsesmuligheder. For at fremme samarbejde og mobilitet i Europa bør udbuddet af sprog være så varieret som muligt og omfatte sprog i nabolande og/eller naboregioner,

- (2) at sørge for, at uddannelsesprogrammer og pædagogiske målsætninger befordrer en positiv holdning til andre sprog og kulturer og stimulerer interkulturelle kommunikationsfærdigheder fra en tidlig alder,
- (3) at fremme sprogindlæringen i erhvervsuddannelserne og således tage højde for sprogfærdigheders positive betydning for mobilitet og beskæftigelsesegnethed,
- (4) at lette integrationen af fremmedsprogede i uddannelsessystemet og i samfundet generelt, bl.a. ved foranstaltninger til at forbedre deres kendskab til de(t) officielle undervisningssprog under hensyntagen til oprindelseslandets sprog og kulturer,
- (5) at begunstige anvendelse af nye pædagogiske metoder, navnlig gennem læreruddannelsen,
- (6) at tilskynde fremtidens sprog lærere til at drage fordel af relevante europæiske programmer og gennemføre en del af deres studier i et land eller en landsdel, hvor det sprog, de senere vil undervise i, er det officielle sprog,
- (7) at udarbejde systemer til validering af sprogfærdigheder på grundlag af den fælles europæiske referenceramme for sprog, som Europarådet har udviklet, under behørig hensyntagen til færdigheder, der er opnået ved uformel læring,
- (8) at stimulere europæisk samarbejde med henblik på at fremme gennemsigtigheden i kvalifikationer og kvalitetskontrol i sprogundervisningen,
- (9) inden for rammerne af ovennævnte mål at holde sig rigdommen i den sproglige mangfoldighed inden for Det Europæiske Fællesskab for øje og derigennem bl.a. tilskynde til samarbejde mellem medlemsstaternes officielle centre eller andre kulturorganisationer med henblik på at udbrede medlemsstaternes sprog og kultur.

OPFORDRER Kommissionen til:

- (1) at støtte medlemsstaterne i deres gennemførelse af ovennævnte henstillinger,
- (2) i den forbindelse at tage hensyn til princippet om sproglig mangfoldighed i sine forbindelser med tredjelande og kandidatlande,
- (3) senest i begyndelsen af 2003 at fremlægge forslag til aktioner til fremme af den sproglige mangfoldighed og indlæringen af fremmedsprog samtidig med, at der sikres sammenhæng med gennemførelsen af rapporten om uddannelsessystemernes konkrete fremtidige mål.

RESOLUTION

vedtaget af rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i rådet

den 14. februar 2002

om nytteværdien af unges frivillige arbejde som led i udviklingen af fællesskabets indsats på ungdomsområdet

(2002/C 50/02)

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION OG REPRÆSENTANTERNE FOR MEDLEMSSTATERNES REGERINGER, FORSAMLET I RÅDET —

Der henviser til følgende:

- (1) Ifølge traktaten har Fællesskabets indsats til formål at tilskynde til udvikling af udvekslingen af unge og ungdomsledere.
- (2) Europa-Parlamentet og Rådet har ved afgørelse nr. 1031/2000/EF⁽¹⁾ godkendt EF-handlingsprogrammet for unge. Dette program har i stigende grad succes i alle medlemsstater og omfatter et vigtigt afsnit om »europæisk volontørtjeneste«, der indeholder en klar definition af tværnationalt frivilligt arbejde.
- (3) På konferencen om »de unges stilling i Europa« i Umeå (den 16.-18. marts 2001), der blev arrangeret af det svenske formandskab og Kommissionen, blev der i anbefalingerne henvist til betydningen af, at der gives unges frivillige arbejde en klart defineret plads på europæisk plan.
- (4) De Forenede Nationer har udnævnt år 2001 til »Det internationale År for Frivillige«.
- (5) I konklusionerne fra Det Europæiske Råd i Lissabon den 23.-24. marts 2000 hedder det, at Den Europæiske Union har behov for en overordnet strategi, der sigter mod at forberede overgangen til en vidensbaseret økonomi og et vidensbaseret samfund, og at de eksisterende modeller for læring og arbejde derfor må tilpasses.
- (6) Kommissionens memorandum om livslang uddannelse af 30. oktober 2000 og Kommissionens forberedende arbejde med henblik på en meddelelse om livslang læring er særlig vigtige. Under de drøftelser, der er blevet afholdt i de foregående halvårsperioder, har opmærksomheden helt klart samlet sig om nytteværdien af uformel og ikke-formel uddannelse, der er resultatet af aktiviteterne i forbindelse med frivilligt arbejde.
- (7) I en resolution af 14. december 2000 fra Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer, forsamlet i

Rådet, om social inddragelse af unge⁽²⁾ opfordres Kommissionen og medlemsstaterne til, hver på deres respektive kompetenceområder, at undersøge mulighederne for fælles arbejdsmaal med henblik på at udvikle betingelserne for fuld og hel deltagelse i det økonomiske og sociale liv for alle unge, der opholder sig lovligt i en medlemsstat.

- (8) Handlingsplanen om mobilitet, der blev godkendt af Det Europæiske Råd i Nice, og henstillingen om mobilitet i Det Europæiske Fællesskab for studerende, personer under erhvervsuddannelse, volontører, undervisere og erhvervslærere⁽³⁾, der blev godkendt af Europa-Parlamentet og Rådet den 10. juli 2001, omhandler en række mobilitetsfremmende foranstaltninger; nærmere bestemt anfører Europa-Parlamentet og Rådet i henstillingen om mobilitet en række foranstaltninger, som medlemsstaterne finder relevante med henblik på at fjerne en række hindringer for frivilliges mobilitet.
- (9) I en resolution af 28. juni 2001 fra Rådet og repræsentanterne for medlemsstaternes regeringer om fremme af unges initiativ, iværksætterånd og kreativitet »Fra at være udenfor til selv at kunne bestemme«⁽⁴⁾ blev der henvist til betydningen af det nyskabende miljø som en værdifuld ressource.
- (10) Erklæring nr. 38 om frivilligt arbejde, der er knyttet til slutakten fra Amsterdam, anerkender de betydelige bidrag, frivilligt arbejde yder til udviklingen af solidaritet i samfundet, og nævner, at Fællesskabet vil fremme den europæiske dimension af frivillige organisationer med særlig vægt på udveksling af oplysninger og erfaringer samt på unges og ældres deltagelse i frivilligt arbejde —

FASTSLÅR OG ERKENDER,

- 1) at der i alle medlemsstater er mange unge, der er aktive i forskellige former for frivilligt arbejde. Selv om der er forskelle mellem medlemsstaterne, udgør unge overalt en væsentlig del af det samlede antal frivillige, der i Fællesskabet engagerer sig aktivt i initiativer, projekter og ikke-statslige organisationer af især social og humanitær art og til gavn for et demokratisk samfund og bæredygtig udvikling,

⁽²⁾ EFT C 374 af 28.12.2000, s. 5.

⁽³⁾ EFT L 215 af 9.8.2001, s. 30.

⁽⁴⁾ EFT C 196 af 12.7.2001, s. 2.

⁽¹⁾ EFT L 117 af 18.5.2000, s. 1.

- 2) at de forskellige former for frivilligt arbejde for unge, herunder i forbindelse med den »europæiske volontørtjeneste« under EF-handlingsprogrammet for unge, klart har en social nytteværdi, idet de
- formidler universelle værdier med hensyn til menneskerettigheder, demokrati, antiracisme, solidaritet og bæredygtig udvikling
 - fremmer social deltagelse, frivilligt engagement og aktivt medborgerskab og styrker civilsamfundet på alle niveauer
 - fremmer unges sociale integration og bidrager til at udvikle unges kreativitet, foretagsomhed og samfundsfornyelsen,
- 3) at unges frivillige arbejde giver de unge chancen for at udvikle en række personlige og faglige færdigheder og således bidrager til at fremme de unges beskæftigelsesegnethed og deres deltagelse i samfundet generelt,
- 4) at foreninger og projekter for unge rummer et vigtigt potentiale som uformelt og ikke-formelt læremiljø for unge og bl.a. på grund af deres forskelligartethed bidrager til virkeliggørelsen af alle aspekter af livslang og livsbred læring,
- 5) at ikke-statslige organisationer, ungdomsorganisationer og alle andre organisationer, der er aktive i forbindelse med unges frivillige arbejde, spiller en særlig rolle som et miljø, hvor unges frivillige arbejde tager form, både på lokalt, nationalt og europæisk plan,
- 6) at de unge frivillige selv spiller en vigtig rolle i udviklingen og gennemførelsen af projekter inden for rammerne af forskellige aktioner under EF-handlingsprogrammet for unge,

OPFORDRER MEDLEMSSTATERNE TIL

at træffe de foranstaltninger, som de anser for passende med henblik på at fjerne de lovmæssige og administrative hindringer, således at unges frivillige arbejde får de bedste muligheder på nationalt og internationalt plan,

at undgå, at unges frivillige arbejde træder i stedet for eller begrænser potentiel eller eksisterende lønnet beskæftigelse,

OPFORDRER KOMMISSIONEN OG MEDLEMSSTATERNE TIL INDEN FOR RAMMERNE AF DERES KOMPETENCE

- at træffe foranstaltninger til at styrke og yderligere udvikle den rolle, som unges frivillige arbejde spiller. Der kan eventuelt tages udgangspunkt i de strategiske målsætninger, som De Forenede Nationer har formuleret som led i Det Internationale År for Frivillige,
- at udvikle en politik for unges frivillige arbejde og styrke det europæiske samarbejde på dette område på grundlag af følgende elementer, der følger af de strategiske mål i den FN-resolution, der udråbte 2001 til Det Internationale År for Frivillige:
 - adgang til og fremme af formidling af information om frivilligt arbejde for at styrke det positive image
 - anerkendelse af betydningen af og støtte til frivilligt arbejde bl.a. fra myndighederne på alle niveauer, den offentlige mening, medierne, handelen, arbejdsgiverne og civilsamfundet
 - støtte til frivilligt arbejde gennem incitamenter og uddannelse af frivillige, deres vejledere og foreninger
 - oprettelse af netværk mellem de pågældende aktører, idet der lægges særlig vægt på de unges eget perspektiv
 - tilstræbelse af kvalitet i de unges frivillige arbejde, herunder sikkerheds- og sundhedsaspekterne
- at anerkende betydningen af de erfaringer, der gøres som led i unges frivillige arbejde, og indsamle og udveksle bedste praksis for så vidt angår unges frivillige arbejde,
- at støtte alle aktører, der er involveret i virkeliggørelsen af unges frivillige arbejde,
- at gøre det lettere at komme til at deltage i frivilligt arbejde for unge og undgå alle former for social udstødelse eller diskrimination,
- at fremme og støtte undersøgelser vedrørende unges frivillige arbejde ved hjælp af en regelmæssig monitoring af udviklingen på dette område og ved passende politiske afgørelser,

- 7) at involvere de ikke-statslige organisationer, ungdomsorganisationer og alle andre organisationer, der er aktive i forbindelse med unges frivillige arbejde, og de unge frivillige selv i udformningen og gennemførelsen af en politik til støtte for unges frivillige arbejde i et klima af deltagelse og under anvendelse af de erfaringer, som de frivillige og deres sammenslutninger har indvundet,
- 8) at integrere disse politiske målsætninger eller foranstaltninger i den opfølgning, der kan blive resultatet af den europæiske hvidbog om unge, som Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber har udgivet,

OPFORDRER KOMMISSIONEN TIL

- 1) at udvikle synergier mellem Det Europæiske Fællesskabs og Europarådets initiativer og initiativer, som andre internatio-

nale institutioner har taget, både på strategisk og operationelt plan,

- 2) at tage hensyn til det vigtige bidrag fra unge frivillige i forbindelse med aktiviteterne i handlingsprogrammet for unge samt ved evalueringen og videreudviklingen af programmet at se nærmere på, hvorledes unges frivillige arbejde yderligere kan fremmes,

UDTRYKKER ØNSKE OM

at denne resolution vil bidrage til udviklingen af samarbejdspolitikken på ungdomsområdet i overensstemmelse med nærhedsprincippet, især i kraft af anerkendelse af nytteværdien af unges frivillige arbejde.

KOMMISSIONEN

Euroens vekselkurs ⁽¹⁾

22. februar 2002

(2002/C 50/03)

1 euro	=	7,4325	danske kroner
	=	9,1548	svenske kroner
	=	0,6117	pund sterling
	=	0,8747	amerikanske dollar
	=	1,3914	canadiske dollar
	=	117,07	japanske yen
	=	1,4796	schweizerfranc
	=	7,762	norske kroner
	=	88,32	islandske kroner ⁽²⁾
	=	1,6975	australske dollar
	=	2,0859	new zealandske dollar
	=	10,023	sydafrikanske rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Kilde: Referencekurs offentliggjort af Den Europæiske Centralbank.

⁽²⁾ Kilde: Kommissionen.

STATSSTØTTE — ITALIEN

Støtteforanstaltning C 97/2001 (ex N 93/2001) — Ophugning og fornyelse af den italienske flåde af olietankskibe**Opfordring til at fremsætte bemærkninger efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2**

(2002/C 50/04)

(EØS-relevant tekst)

Ved brev af 20. december 2001, der er gengivet på det autentiske sprog efter dette resumé, meddelte Kommissionen Italien, at den havde besluttet at indlede proceduren efter EF-traktatens artikel 88, stk. 2, over for ovennævnte støtteforanstaltning.

Interesserede parter kan senest en måned efter offentliggørelsen af nærværende resumé og det efterfølgende brev sende deres bemærkninger til de støtteforanstaltninger, over for hvilke Kommissionen indleder proceduren, til:

Europa-Kommissionen
Generaldirektoratet for Transport og Energi
Direktorat A
B-1049 Bruxelles/Brussel
Fax (32-2) 296 41 04.

Disse bemærkninger vil blive videresendt til Italien. Interesserede parter, der fremsætter bemærkninger til sagen, kan skriftligt anmode om at få deres navn hemmeligholdt. Anmodningen skal være begrundet.

RESUMÉ

Ved brev nr. 542 af 15. januar 2001, som blev registreret i Kommissionens generalsekretariat den 18. januar 2001 med nummeret SG(2001)A/787, anmeldte de italienske myndigheder i henhold til EF-traktatens artikel 88, stk. 3, et forslag til en støtteforanstaltning, der giver rederier en tilskyndelse til at afskaffe enkeltskrogede tankskibe, der er 20 år gamle eller derover.

De italienske myndigheder har til hensigt at fremskynde udfasningen af enkeltskrogede tankskibe, der er over 20 år gamle, hvilket både international ret og fællesskabslovgivningen vil anmode om, og som vil medvirke til at realisere målsætningen om øget sikkerhed i EF-farvande.

Ordningen kan udnyttes af rederier med enkeltskrogede tankskibe på over 1 000 DWT (dødvægtton), der kan transportere råolie eller kemiske produkter, og

— som rederiet har ejet inden den 30. september 2000

— som sejlede under italiensk flag inden den dato ⁽¹⁾

— som pr. den 31. december 1999 har været i drift i mere end 20 år, og

— som sælges til ophugning, eller for hvilke der er arrangeret ophugning. Ophugningen skal indledes mellem den 1. januar 2000 og den 31. december 2002 og skal være afsluttet efter senest seks måneder.

⁽¹⁾ Artikel 143 i den italienske skibskodeks fastsætter følgende krav til ejerskab af italiensk-flagede skibe:

- a) en andel på over 50 % skal være ejet af fysiske eller juridiske personer fra Italien eller andre EU-lande, eller
- b) for skibe, der ikke falder under EU-ejerskab, skal der være en permanent organisation på italiensk territorium, som udøver direkte kontrol over og har fuldt ansvar for skibets drift. Organisationens ledelse skal varetages af en fysisk eller juridisk person, som er italiensk eller EU-statsborger, og som har fast bolig på det sted, hvor skibet er registreret.

Rederier vil kunne opnå støtte på 0,25 mio. ITL (ca. 129,11 EUR ⁽²⁾) pr. DWT ⁽³⁾ op til maksimalt 30 000 DWT. Den maksimale støtte pr. skib andrager således 7 500 mio. ITL (3 873 427 EUR). Grænsen for, hvor meget støtte et enkelt rederi kan modtage, er antallet af skibe det ejer, som opfylder kriterierne.

Loven indeholder ingen nærmere angivelse af, hvordan støtten skal anvendes og fastsætter ingen krav om særlige investeringer, projekter eller aktioner, som de støttemodtagende virksomheder skal iværksætte for at modtage støtten. Ydelsen af støtte er imidlertid underlagt den betingelse, at støtten geninvesteres i virksomhedens aktiviteter inden for en periode på 18 måneder.

Med hensyn til det relevante marked angiver officielle data, at italiensk-flagede skibe transporterede 30,1 mio. t af de 31 mio. t petrokemikalier, som blev fragtet i italiensk cabotage. Det indebærer en markedsandel på 97 % i et marked, som fællesskabslovgivningen åbnede for konkurrence den 1. januar 1999. Ordningen vedrører også et begrænset antal italiensk-registrerede tankskibe (14 skibe), som opererer på det internationale marked og anløber italienske havne; det er en aktivitet, hvor der klart har været konkurrence både på europæisk og globalt plan igennem længere tid.

På fællesskabsplan foreligger der en klar målsætning om at forebygge større biologiske og miljømæssige skader efter skibulykker med gamle skibe og skibe, der transporterer farlige og potentielt forurenende gods.

Efter det enkeltskrogede olietankskib Erikas forlis i december 1999, forelagde Kommissionen i marts 2000 en meddelelse om sikkerhed til søs og olietransport ⁽⁴⁾. I denne foreslår Kommissionen tre tiltag på kort sigt:

- strengere inspektion af skibe, der anløber EF-havne
- strengere tilsyn med klassifikationsselskaber, og
- fremrykket tidsplan for forbud mod enkeltskrogede olietankskibe i EU-farvande i forhold til den tidsplan, som tidligere er fastsat i IMO-regi.

Vurdering af støtteforanstaltningen

Den pågældende støtteforanstaltning begunstiger bestemte foretagender, er statsfinansieret og selektiv, påvirker samhandlen mellem medlemsstaterne og risikerer at forvride konkurrencen. Foranstaltningen udgør derfor statsstøtte i betydningen af EF-traktatens artikel 87, stk. 1, og er uforenelig med fællesmarkedet, med mindre der kan anvendes en undtagelse i henhold til EF-traktaten.

⁽²⁾ Fast valutakurs: EUR 1 = ITL 1 936,27.

⁽³⁾ Dødvægtton: udtryk for et skibs lastevne i vægttons. Udtrykket angiver den maksimale vægt af ladningen, forsyninger, brændstof og vand ved nedlastning til skibets sommerfribordsmærke.

⁽⁴⁾ Meddelelse fra Kommissionen til Europa-Parlamentet og Rådet om sikkerhed til søs og olietransport KOM(2000) 142 endelig udg. af 21. marts 2000.

Støtteforanstaltningen ser ikke ud til at opfylde nogle af EF-traktatens undtagelser, dog kan retningslinjerne for statsstøtte til miljøformål muligvis anvendes. Det er dog tvivlsomt om støtteordningen er forenelig med miljømålsætningerne, især de forhold at

- støtteordningen er begrænset til enkeltskrogede skibe, der er 20 år gamle eller derover
- ordningen tillader køb af enkeltskrogede skibe, der er under 20 år gamle, som erstatning, og
- at der ikke fastsættes nogle forpligtelser til geninvestering, og at det ikke er muligt at kvantificere støtteintensiteten.

BREVETS ORDLYD

»La Commissione desidera informare le autorità italiane che, dopo aver esaminato le informazioni da esse fornite in merito al regime di aiuti in oggetto, ha deciso di avviare il procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE.

1. FATTI

1.1. Procedimento

1. Con lettera n. 542 del 15 gennaio 2001, protocollata dal segretariato generale della Commissione il 18 gennaio 2001 con il numero SG(2001)A/787, le autorità italiane hanno notificato, conformemente all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE, il progetto di un regime di aiuti diretto a concedere alle imprese armatoriali un contributo per la demolizione delle navi cisterna monoscafo di almeno 20 anni di età.
2. Con lettera del 23 febbraio 2001, protocollata dalla Commissione lo stesso giorno, le autorità italiane hanno comunicato lo stato di avanzamento della proposta di legge. Con lettera del 6 marzo 2001 [rif. DG TREN D(2001) 33443] la Commissione ha chiesto alle autorità italiane ulteriori informazioni, che sono state trasmesse con la lettera n. 5786 del 4 maggio 2001, protocollata dalla Commissione in data 7 maggio 2001 con il numero SG(2001)A/5870. Le autorità italiane hanno fornito informazioni supplementari con lettera n. 8665 del 5 luglio 2001, protocollata dalla Commissione il 10 luglio 2001; con lettera del 19 luglio 2001, protocollata dalla Commissione il 23 luglio 2001 con il numero DG TREN(2001)A/63049; con lettera del 3 settembre 2001, protocollata dalla Commissione il 4 settembre 2001 con il numero DG TREN (2001)A/65195; con lettera del 24 ottobre 2001, protocollata lo stesso giorno dal segretariato generale della Commissione con il numero SG(2001)A/11814 e infine con lettera del 22 novembre 2001.

1.2. Descrizione dettagliata dell'aiuto

Base giuridica e titolo

3. La legge 7 marzo 2001, n. 51, diretta a prevenire gli incidenti in mare nei quali siano coinvolte navi cisterna, è stata pubblicata ed è entrata in vigore, ma le autorità italiane hanno informato la Commissione che gli articoli 3, 4 e 5, relativi alla concessione del contributo, sarebbero stati applicati solo una volta ottenuta l'approvazione della Commissione.

Dotazione finanziaria e modalità di erogazione dell'aiuto

4. Le autorità italiane prevedono un limite massimo di impegno di 10 000 milioni di ITL annue [pari a 5,16 milioni di EUR] per 15 anni, equivalente complessivamente a 77,4 milioni di EUR, compresi gli interessi.
5. Le imprese armatoriali riceveranno un contributo pari a 250 000 ITL [circa 129,11 EUR ⁽⁵⁾] per ogni tonnellata di portata lorda ⁽⁶⁾, entro il limite massimo di 30 000 tonnellate per singola unità. Il contributo massimo per singola unità ammonterà pertanto a 7 500 milioni di ITL (3 873 427 EUR). Il limite massimo del contributo di cui può fruire un'impresa armatoriale dipende dal numero di navi di sua proprietà che soddisfano i criteri di ammissibilità.
6. Il contributo è corrisposto tramite il ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al quale è affidata la gestione dell'aiuto.
7. L'ammortamento dei mutui accesi dai beneficiari presso istituti di credito nazionali o europei per una somma pari al contributo è a carico del bilancio generale dello Stato ed i relativi importi sono corrisposti in rate semestrali, al 30 giugno e al 31 dicembre di ciascun anno. I contratti per l'accensione dei mutui prevedono un piano di ammortamento massimo di 15 anni, ad un tasso di interesse fissato con decreto del Ministro per il Tesoro e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana* ⁽⁷⁾. Si evita in tal modo di far ricadere l'onere finanziario derivante dall'attuazione del regime su pochi esercizi finanziari e si consente invece di distribuirlo su un maggior numero di anni.

Durata

8. I lavori di demolizione della nave devono avere inizio nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 e devono essere ultimati entro sei mesi.
9. Il contributo è erogabile a decorrere dal 2001. Le imprese armatoriali ne usufruiscono immediatamente una volta completata la demolizione e ultimata la procedura amministrativa di autorizzazione all'accensione dei mutui. Tuttavia ai contratti di mutuo prende parte lo Stato ed il rimborso avviene nell'arco di 15 anni.

⁽⁵⁾ Tasso di cambio fisso: 1 EUR = 1 936,27 ITL.

⁽⁶⁾ Tonnellata di portata lorda: unità di misura del peso di un carico che la nave è autorizzata a trasportare. Indica il peso massimo di carico, provviste, combustibile e acqua che possono essere caricati fino all'immersione della linea di bordo libero per la navigazione estiva.

⁽⁷⁾ Come stabilito dalla legge 31 dicembre 1991, n. 431, modificata dalla legge 30 novembre 1998, n. 413.

Beneficiari

10. Il regime in oggetto riguarda le sole imprese armatoriali proprietarie di navi cisterna monoscafo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 1 000 tonnellate e
- divenute di proprietà della compagnia prima del 30 settembre 2000,
 - iscritte nei registri italiani prima della medesima data ⁽⁸⁾
 - in servizio da più di 20 anni alla data del 31 dicembre 1999,
 - vendute per la demolizione o fatte demolire per proprio conto. I lavori di demolizione devono avere inizio nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2000 ed il 31 dicembre 2002 e devono essere ultimati in sei mesi.
11. Le autorità italiane ritengono che dell'aiuto beneficeranno 35 compagnie private, per un totale di 73 navi, così ripartite in funzione dell'età e della portata lorda:

Portata lorda	Età delle navi (in anni)		
	Tra 20 e 25	Tra 25 e 30	Oltre 30
1 000 < TPL < 5 000	8	11	12
5 000 < TPL < 30 000	9	11	3
30 000 < TPL	14	5	0
Totale:	31	27	15

12. Delle 73 navi cisterna che prevedibilmente saranno interessate dalla misura, 59 sono iscritte nel registro navale italiano ed effettuano traffico di cabotaggio (pari al 51 % su un totale di 115 navi cisterna iscritte nel registro navale italiano).
13. Le restanti 14 navi potenzialmente beneficiarie della misura sono iscritte nel registro internazionale italiano ed effettuano principalmente operazioni di traffico internazionale con i porti italiani, anche se alcune di esse sono impiegate in operazioni di cabotaggio. Pur rappresentando meno del 7 % del naviglio cisterniero italiano (che comprende 205 unità) e solo l'1 % circa del naviglio cisterniero dell'UE (composto da 1 211 unità) la loro eliminazione ridurrà i rischi di gravi danni ambientali nelle acque costiere italiane.

⁽⁸⁾ L'articolo 143 del Codice della navigazione prevede che per essere iscritta nei registri italiani una nave:

- a) deve appartenere, per una quota superiore al cinquanta per cento, a persone fisiche o giuridiche o enti italiani o di altri Stati membri dell'UE; o
- b) per le navi di proprietà extracomunitaria, un organismo permanente situato nel territorio italiano, la cui gestione è affidata ad un cittadino o ad una persona giuridica di nazionalità italiana o di un altro Stato membro dell'UE, domiciliato nel luogo di iscrizione della nave, il quale deve controllare direttamente ed assumere la totale responsabilità del funzionamento della nave.

Finalità del regime

14. Finalità del regime è fare in modo che il trasporto marittimo soddisfi le più severe norme in materia di sicurezza e di protezione ambientale promuovendo la demolizione anticipata, rispetto al calendario IMO (⁹), delle navi cisterna monoscafo battenti bandiera italiana che alla data del 31 dicembre 1999 abbiano superato i 20 anni di età. Il regime di aiuti fa parte integrante di una legge diretta a prevenire gli incidenti in mare nei quali siano coinvolte navi cisterna e a limitare le conseguenze dei sinistri marittimi che possano causare danni all'ambiente marino. La legge intende inoltre intensificare i controlli su questo tipo di trasporti marittimi, tenendo conto del fragile equilibrio ecologico del Mare Mediterraneo. Il regime di incentivazione tende innanzitutto all'eliminazione del naviglio di portata lorda compresa tra 10 000 e 15 000 tonnellate, generalmente a basso costo, che i noleggiatori impiegano per il traffico tra i porti italiani e che rappresenta la fascia di naviglio che presenta il maggior rischio di danni all'ambiente.
15. Poiché le autorità italiane affermano che il maggiore rischio di danno ambientale proviene dalle navi più piccole utilizzate per il traffico tra i porti italiani, l'aiuto è chiaramente diretto ad eliminare le navi cisterna più vecchie, che presentano i maggiori rischi potenziali di inquinamento delle acque italiane. L'intento delle autorità italiane di accelerare la progressiva eliminazione delle navi cisterna monoscafo di età superiore a 20 anni contribuirà a rendere più sicure le acque della Comunità.

Effetti possibili dell'aiuto

16. Le imprese beneficiarie del contributo non potranno utilizzare in attività di cabotaggio nazionale navi cisterna monoscafo di età superiore ai 20 anni, ad esclusione delle navi battenti bandiera italiana già di loro proprietà o da esse gestite. L'inosservanza di tale disposizione comporta la restituzione del contributo, maggiorato degli interessi e delle penali.
17. A decorrere dalla data di entrata in vigore della legge non potranno essere iscritte nei registri navali italiani navi cisterna monoscafo abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici di età superiore ai 20 anni.
18. Le navi cisterna monoscafo di età superiore ai 20 anni saranno ritirate dalle attività di cabotaggio nazionale, rendendo così applicabili in anticipo rispetto alla scadenza del 2003 gli obblighi previsti dall'IMO, dalla normativa comunitaria e da altri impegni internazionali (¹⁰). Peraltro, il regime introdotto dall'Italia favorirà anche il ritiro delle navi cisterna di minori dimensioni, alle quali non si applica la suddetta normativa.

Intensità dell'aiuto e costi ammissibili

19. La legge non precisa in che modo il contributo debba essere speso, e non indica specifici investimenti, progetti

o azioni che le imprese beneficiarie devono realizzare per ottenere il contributo. Tuttavia la concessione del contributo è subordinata alla condizione che, entro 18 mesi dall'ultimazione dei lavori di demolizione o dalla data di entrata in vigore della legge nel caso di iniziative avviate prima di tale data, le imprese beneficiarie reinvestano l'importo nelle proprie attività aziendali. L'inosservanza di tale disposizione comporta la restituzione del contributo, maggiorato degli interessi e delle penali.

20. Le imprese beneficiarie sono tenute a comunicare alle autorità nazionali le modalità del reinvestimento e l'amministrazione italiana si riserva il diritto, a mezzo di adeguate ispezioni, di esercitare i necessari controlli amministrativi al fine di accertare che il contributo sia stato effettivamente reinvestito conformemente al disposto della legge. Gli importi reinvestiti non beneficiano di alcuna agevolazione fiscale.
21. Gli investimenti possono consistere in immobilizzazioni materiali (ad esempio il leasing o l'acquisto di nuove navi) o immobilizzazioni immateriali (quali spese per l'assunzione, la formazione e la riqualificazione del personale, ricerca e sviluppo, anticipi sul trattamento di fine rapporto, depositi e cauzioni relativi all'attività dell'impresa, ecc.). Le autorità italiane prevedono il reinvestimento nelle navi ma anche altre forme di investimento, a seconda dell'importo del contributo.
22. Il contributo è stato calcolato in modo tale da corrispondere almeno al potenziale beneficio economico generato nell'arco di un anno da una nave cisterna monoscafo conforme ai criteri. Ad esempio, una nave cisterna monoscafo di portata lorda pari a 30 000 tonnellate e di età compresa tra 25 e 28 anni potrebbe generare un ricavo pari a circa 17 765 EUR (¹¹) (15 500 dollari USA) al giorno nell'ipotesi di circa 330 giorni di servizio l'anno. I costi, soprattutto di equipaggio, manutenzione e riparazioni, combustibile ed altre voci di spesa minori, come l'assicurazione, in quanto la nave si considera già totalmente ammortizzata, sono attualmente stimati in circa 5 157 EUR (4 500 dollari USA) al giorno per 365 giorni l'anno. In cifre:
- Ricavi: 17 765 EUR × 330 giorni = 5 862 450 EUR
- Costi: 5 157 EUR × 365 giorni = 1 882 305 EUR
- per un utile annuo di circa 3 980 145 EUR, pari a 7 706 milioni di ITL (¹²).
23. Le autorità italiane hanno indicato che il calcolo è effettuato per tonnellata di portata lorda e non si basa su una scala variabile in funzione dell'età della nave in quanto l'età non è l'unico criterio per determinare la sicurezza e la conformità di una nave ai requisiti ambientali. Altrettanta importanza rivestono, secondo le autorità italiane, criteri quali la tipologia di nave, le sue specifiche tecniche e lo stato di conservazione.

(⁹) Organizzazione marittima internazionale. Cfr. il paragrafo 44 per indicazioni sull'accordo IMO.

(¹⁰) Cfr. infra: Antefatti - normativa comunitaria.

(¹¹) Tasso di cambio del secondo semestre 2001: 1 EUR = 0,872518 USD.

(¹²) Tasso di cambio del secondo semestre 2001: 1 USD = 2 219 ITL.

Condizioni supplementari

24. Le imprese armatoriali che intendono beneficiare del contributo devono presentare istanza al ministero dei Trasporti e della navigazione entro tre mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, a pena di inammissibilità. Nella domanda devono essere indicati gli elementi di individuazione della nave, la documentazione comprovante il titolo di proprietà e quella relativa alla demolizione (l'eventuale contratto di vendita per la demolizione o la demolizione in proprio, nonché la certificazione dell'autorità marittima o consolare competente che autorizza la demolizione).
25. Per ottenere la liquidazione definitiva del contributo, le imprese devono presentare al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, entro sei mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, un certificato dall'autorità marittima o consolare attestante la data di inizio e di ultimazione dei lavori stessi. Nel caso di iniziative avviate anteriormente alla data di entrata in vigore della legge, il periodo di sei mesi si computa dalla data di entrata in vigore.

Antefatti — analisi di mercato

26. La flotta cisterniera italiana consta di 205 navi per un totale di 3 715 073 tpl, pari al 9,2 % delle navi cisterna iscritte nei registri degli Stati membri⁽¹³⁾ in termini di portata lorda, e rappresenta il 5 % della flotta comunitaria di petroliere per greggio, il 30 % circa della flotta comunitaria di navi cisterna per prodotti petroliferi ed il 20 % della flotta comunitaria di chemichiere⁽¹⁴⁾. La flotta cisterniera comunitaria rappresenta il 13 % circa della flotta mondiale.
27. Le navi della flotta italiana potenzialmente beneficiarie dell'aiuto sono adibite al trasporto sia di prodotti chimici che di prodotti petroliferi e devono dunque rispettare le regole più severe previste dall'allegato I della Convenzione MARPOL per le petroliere⁽¹⁵⁾.
28. I più recenti dati ufficiali disponibili, che risalgono al 1999, indicano che su un totale di 31 milioni di tonnellate di prodotti petrolchimici trasportati nel traffico di cabotaggio in Italia, 30,1 milioni di tonnellate sono state trasportate da navi battenti bandiera italiana. Ciò equivale ad una quota di mercato pari al 97 %, in un mercato aperto alla concorrenza dal 1° gennaio 1999 in forza della normativa comunitaria. Inoltre il regime interessa un numero limitato (14) di navi cisterna iscritte nei registri italiani, le quali effettuano operazioni di traffico internazionale con i porti italiani, attività da molto tempo chiaramente esposta alla concorrenza europea e mondiale.
29. Non è previsto l'obbligo che la demolizione fisica della nave avvenga in un cantiere particolare e del resto in Italia non esistono centri di demolizione.

⁽¹³⁾ Registri degli Stati membri quali definiti nell'allegato agli Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 205 del 7.7.1997, pag. 15).

⁽¹⁴⁾ Fonte: statistiche sulla flotta mondiale al 31 dicembre 2000, registri Lloyd's.

⁽¹⁵⁾ MARPOL: Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato dalle navi del 1973, modificata dal Protocollo del 1978.

Antefatti — normativa comunitaria**A. Considerazioni relative alla sicurezza**

30. A seguito del naufragio dell'Erika, una petroliera monoscafo affondata nel dicembre 1999, la Commissione ha presentato, nel marzo 2000, una comunicazione sulla sicurezza del trasporto marittimo di idrocarburi⁽¹⁶⁾. La Commissione ha presentato una seconda comunicazione con una serie supplementare di proposte nel mese di dicembre 2000⁽¹⁷⁾. Nella comunicazione del marzo 2000, la Commissione ha proposto tre misure da varare a breve termine:
- ispezioni più rigorose delle navi che fanno scalo nei porti comunitari,
 - più stretta sorveglianza delle società di classificazione, e
 - anticipazione del bando delle navi cisterna monoscafo dalle acque comunitarie rispetto al calendario precedentemente convenuto in sede IMO (Organizzazione marittima internazionale).
31. Quest'ultima proposta è motivata sia dalle statistiche, che provano un aumento del tasso di incidenti per le navi più vecchie, sia dalla necessità di recepire nella normativa comunitaria le disposizioni dell'American Oil Pollution Act del 1990, onde evitare che, a partire dal 2005, le navi cisterna monoscafo bandite dalle acque statunitensi comincino ad operare nelle acque europee.
32. Il calendario accelerato concordato in sede IMO nel mese di aprile 2001 e contenuto nella proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio⁽¹⁸⁾ prevede che le navi cisterna monoscafo non possano accedere ai porti dell'UE né operare sotto bandiera comunitaria⁽¹⁹⁾ e interessa tre categorie di navi cisterna:
- navi cisterna della categoria 1, comunemente dette «navi cisterna Pre-MARPOL»⁽²⁰⁾. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2007.

⁽¹⁶⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, COM(2000) 142 def. del 21 marzo 2000.

⁽¹⁷⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla seconda serie di provvedimenti comunitari in tema di sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Erika, COM(2000) 802 def. del 6 dicembre 2000.

⁽¹⁸⁾ Posizione comune adottata dal Consiglio il 7 agosto 2001.

⁽¹⁹⁾ Le navi cisterna delle categorie 1 e 2 potranno continuare ad operare, rispettivamente dopo il 2005 e dopo il 2010, soltanto a condizione che siano conformi al regime di valutazione delle condizioni delle navi (CAS), che introduce una procedura di ispezione rafforzata. Le autorità italiane hanno annunciato che non utilizzeranno la procedura CAS per le navi battenti la propria bandiera. Pertanto alle tre categorie si applicano rispettivamente le scadenze del 2005, del 2010 e del 2015.

⁽²⁰⁾ Navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificante, e navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che NON SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini protettivi.

- navi cisterna della categoria 2, comunemente dette «navi cisterna MARPOL»⁽²¹⁾. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2015.
- navi cisterna della categoria 3, di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate ma inferiore a quella stabilita per le navi cisterna di categoria 1 e 2. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2015.
33. Il compromesso raggiunto dall'IMO consente alle nuove navi cisterna monoscafo che soddisfino determinate specifiche tecniche di continuare ad operare fino allo scadere del 25° anno dalla data di consegna. Tuttavia gli Stati membri della Comunità europea hanno formalmente annunciato che vietano l'accesso ai porti delle navi cisterna monoscafo dopo il 2015.
- B. Considerazioni di carattere ambientale**
34. L'articolo 6 del trattato stabilisce che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e delle azioni comunitarie nel settore dei trasporti.
35. La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul rafforzamento della cooperazione euromediterranea nei settori dei trasporti e dell'energia⁽²²⁾ sottolinea la necessità di accrescere la sicurezza del trasporto marittimo, con particolare riferimento al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, indicando che tale preoccupazione «è particolarmente evidente trattandosi di un mare chiuso, con un equilibrio ecologico instabile, come il Mediterraneo».
36. Esiste inoltre un chiaro obiettivo comunitario di prevenzione dei gravi danni biologici ed ambientali provocati da incidenti nei quali sono coinvolte vecchie navi e navi che trasportano merci pericolose e potenzialmente inquinanti.
- 2. VALUTAZIONE DELL'AUTO**
- Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE**
37. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
38. *Trasferimento di risorse pubbliche.* La nozione di aiuto di Stato è applicabile ad ogni vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscono sulla base di un mandato conferito loro dallo Stato. Nel caso
- di specie, gli armatori beneficiano di un mutuo che le autorità italiane si sono impegnate a rimborsare.
39. *Vantaggio.* Il regime in questione sembra conferire un vantaggio ai proprietari italiani di navi cisterna monoscafo di età non inferiore a 20 anni che operano sul mercato italiano del cabotaggio o sul mercato internazionale. Viceversa non beneficiano di tale regime le imprese armatoriali che operano con navi di età inferiore.
40. *Selettività del regime.* Il regime in questione sembra favorire il settore marittimo ed in particolare l'industria navale responsabile del trasporto del petrolio e delle sostanze chimiche e pertanto ha carattere selettivo.
41. *Ripercussioni sugli scambi e distorsione della concorrenza.* Il regime sembra rafforzare la posizione di un ristretto numero di imprese sul mercato italiano. La possibilità di demolire beni strumentali essenziali per l'esercizio dell'attività e di ricevere denaro per sostituirli o per effettuare altri investimenti pone le imprese beneficiarie in una situazione di vantaggio rispetto alle imprese aventi sede in altri paesi della Comunità. Le imprese armatoriali competono in un mercato europeo liberalizzato a seguito dell'entrata in vigore, il 1° gennaio 1999, di tutte le disposizioni del regolamento sul cabotaggio marittimo⁽²³⁾, che consentono il libero accesso a quasi tutti i mercati nazionali all'interno della Comunità. Il regime di aiuti può avere un impatto negativo sulla concorrenza in un mercato liberalizzato.
42. Il regime in questione sembra conferire un vantaggio a determinate imprese, è finanziato con risorse pubbliche, è selettivo, sembra incidere sugli scambi tra gli Stati membri e potrebbe falsare la concorrenza e pertanto, secondo le informazioni in possesso della Commissione, sembra costituire un aiuto di stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE ed essere incompatibile con il mercato comune, a meno che non possa beneficiare delle deroghe previste nel trattato CE. La Commissione deve pertanto esaminare la natura di aiuto del regime in questione e deve chiedersi se esso possa eventualmente considerarsi un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 1 del regolamento sull'applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽²⁴⁾.
43. Le autorità italiane hanno ribadito che gli aiuti non saranno effettivamente erogati prima della decisione della Commissione. Tuttavia, considerando che il regime è stato applicato di fatto mediante la demolizione anticipata ordinata dalle imprese armatoriali e incentivata dal testo della legge, la Commissione tende a considerare il regime di aiuti come attuato illegalmente prima dell'autorizzazione ai sensi dell'articolo 88 del trattato CE. La Commissione nutre pertanto perplessità in merito alla legittimità del regime.

⁽²¹⁾ Navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificante, e navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini protettivi.

⁽²²⁾ COM(2001) 126 def. del 7 marzo 2001, in particolare il punto 2.3.3.

⁽²³⁾ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).

⁽²⁴⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE.

Base giuridica della valutazione

44. Nel caso di specie non è applicabile l'articolo 87, paragrafo 2, del trattato CE, relativo agli aiuti a carattere sociale, agli aiuti destinati ad ovviare ai danni arrecati da calamità naturali o da altri eventi eccezionali e agli aiuti concessi all'economia di determinate regioni della Repubblica federale di Germania.
45. Né è applicabile l'articolo 87, paragrafo 3, lettera a), del trattato CE, relativo agli aiuti destinati a favorire lo sviluppo economico delle regioni ove il tenore di vita è anormalmente basso oppure si abbia una grave forma di sottoccupazione, in quanto la misura in esame interessa l'industria navale e non una particolare regione o un gruppo di regioni.
46. L'articolo 87, paragrafo 3, lettera b), del trattato, relativo agli aiuti destinati a promuovere la realizzazione di un importante progetto di comune interesse europeo oppure a porre rimedio a un grave turbamento dell'economia di uno Stato membro, e l'articolo 87, paragrafo 3, lettera d), del trattato, relativo agli aiuti destinati a promuovere la cultura e la conservazione del patrimonio, non sono applicabili ad aiuti nel settore dei trasporti marittimi.
47. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato gli aiuti destinati ad agevolare lo sviluppo di talune attività o di talune regioni economiche possono considerarsi compatibili con il mercato comune, sempre che non alterino le condizioni degli scambi in misura contraria al comune interesse. Nel caso di specie la Commissione considera l'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato CE come il fondamento giuridico che potrebbe giustificare una deroga.
48. In assenza di chiari impegni del governo italiano sull'impiego dell'aiuto, in linea di principio la Commissione deve considerare tutte le opzioni possibili. Tuttavia, con ogni probabilità, considerando gli importi piuttosto elevati, l'aiuto dovrebbe essere reinvestito nell'acquisto di beni strumentali essenziali, ossia, nel caso di specie, di navi cisterna. Le informazioni fornite dalle autorità italiane confermano questa ipotesi. Di conseguenza, la Commissione limita la propria valutazione al possibile investimento in navi cisterna allo scopo di sostituire le navi demolite. Tuttavia le autorità italiane sono invitate a dimostrare caso per caso che il contributo statale è stato o sarà impiegato per altri investimenti compatibili.

Compatibilità dell'aiuto alla luce della base giuridica indicata

49. In linea generale, la mancata indicazione delle intensità dell'aiuto o degli investimenti ammissibili rende difficile per la Commissione valutare la compatibilità del regime di aiuti. Anche se la legge non prevede l'obbligo di reinvestire nelle navi esiste il dubbio che l'importo del contributo possa essere reinvestito in maniera differente dalle imprese il cui capitale sia principalmente costituito dalle navi. La Commissione desidera un chiarimento sulle modalità di reinvestimento previste da ciascuna delle imprese beneficiarie dell'aiuto e chiede al governo italiano di indicare quali tipi di investimento consideri accettabili.
50. Un rischio prevedibile collegato all'assenza di chiare condizioni di reinvestimento è che il premio alla demolizione, o una parte di esso, venga utilizzato semplicemente per praticare prezzi predatori sul mercato italiano del cabotaggio

gio e sui mercati internazionali, soprattutto in quanto non tutte le imprese si troveranno nella necessità di sostituire interamente il tonnellaggio per continuare la loro attività.

51. In generale, gli aiuti concessi per la semplice sostituzione di beni strumentali essenziali sono considerati aiuti al funzionamento e, secondo la giurisprudenza della Corte ⁽²⁵⁾, sono vietati e solo in casi eccezionali sono considerati compatibili con il trattato ⁽²⁶⁾.
52. Si sostiene che l'aiuto sia a favore dell'ambiente, in quanto in caso di incidente le navi monoscafo presentano un rischio d'inquinamento più elevato rispetto alle navi a doppio scafo. Tuttavia, le imprese armatoriali beneficiarie dell'aiuto possono continuare ad utilizzare le navi monoscafo di età superiore a 20 anni già in loro possesso alla data di erogazione dell'aiuto medesimo ⁽²⁷⁾. Gli armatori possono anche reinvestire il premio alla demolizione in navi monoscafo di età inferiore a 20 anni e continuare ad utilizzare queste ultime fino al termine consentito dalla normativa comunitaria (2007/2015) ⁽²⁸⁾.
53. L'assenza di condizioni idonee al conseguimento degli obiettivi ambientali e di sicurezza previsti dal regime suscita ulteriori perplessità. La Commissione invita il governo italiano a chiarire i motivi delle limitazioni. In particolare:

A. Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi ⁽²⁹⁾

54. Gli orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi, elaborati nel 1997, definiscono l'impostazione e i criteri per l'autorizzazione degli aiuti di Stato in questo settore. In termini generali gli aiuti concessi da uno Stato membro non devono recare pregiudizio alle economie di altri Stati membri e devono dimostrare di non comportare rischi di distorsione della concorrenza tra gli Stati membri in misura contraria all'interesse comune. Devono inoltre sempre essere limitati allo stretto necessario per conseguire gli scopi prefissi ed essere concessi in modo trasparente. Inoltre, va sempre preso in considerazione l'effetto cumulativo di tutti gli aiuti concessi dalle autorità statali (nazionali, regionali e locali).
55. Gli orientamenti citati definiscono i regimi di aiuto che possono essere autorizzati nell'interesse dell'industria marittima comunitaria. Gli obiettivi generali degli aiuti sono i seguenti:
- tutela dell'occupazione nella CE (sia a bordo che a terra),
 - tutela e sviluppo delle competenze e del livello delle conoscenze marittime nella Comunità, e
 - miglioramento della sicurezza.

⁽²⁵⁾ Sentenze della Corte di giustizia 8 marzo 1988 nelle cause C-62/87 e C-72/82 (Glaverbel) Racc. 1988, pag. I-1573 e 24 febbraio 1987, nella causa C-310/85, Deufl/Commissione, Racc. 1987, pag. I-901.

⁽²⁶⁾ Sentenza del TPG, Causa T-55/99, CETM, Racc. 2000, pag. II-3207.

⁽²⁷⁾ Ad esempio avrebbe potuto essere fissata una data, anteriore alla pubblicazione della legge, a partire dalla quale vietare alle imprese beneficiarie l'acquisto di navi cisterna monoscafo di età superiore ai 20 anni.

⁽²⁸⁾ La legge avrebbe potuto imporre alle imprese armatoriali di utilizzare il contributo unicamente per acquistare navi a doppio scafo, nuove o di seconda mano.

⁽²⁹⁾ Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi (GU C 205 del 5.7.1997, pag. 5).

56. In relazione alla sicurezza, il punto 4 della sezione 1.1 degli Orientamenti evidenzia il fatto che esiste attualmente una «sovrapaccapacità ciclica e strutturale per effetto della quale l'industria dipende dalla domanda e i caricatori sono in grado di far abbassare i noli; tale circostanza, combinata con gli elevati costi fissi cui sono confrontati gli armatori, sta a significare che maggiori incentivi a tagliare i costi ed eventualmente a scegliere la soluzione meno costosa, come pure il mantenimento di un elevato livello qualitativo dell'attività, possono non risultare interessanti dal punto di vista commerciale. A lungo termine, ciò può pregiudicare l'interesse della Comunità per un trasporto sicuro, efficiente ed ecocompatibile.»
57. Alla sezione 5 degli Orientamenti si prevede che gli aiuti agli investimenti debbano «promuovere l'uso di navi sicure e non inquinanti», a condizione che ciò sia compatibile, ove pertinente, con le disposizioni del regolamento sulla costruzione navale⁽³⁰⁾. Sono autorizzati gli incentivi finalizzati a conformare le navi immatricolate nella Comunità a standard più rigorosi delle norme obbligatorie in materia di sicurezza e di ambiente stabilite nelle convenzioni nazionali e anticipatamente rispetto all'adozione di norme più rigorose. Non esistono tuttavia disposizioni specifiche in materia di demolizione anticipata delle navi rispetto alle scadenze concordate.
58. Riguardo al possibile reinvestimento dell'importo dell'aiuto nell'acquisto di nuove navi o di navi che rispettino le norme tecniche in corso di approvazione, nella sezione 5, paragrafo 2, della disciplina comunitaria la Commissione si mostra restia ad approvare gli aiuti per il rinnovo della flotta, salvo il caso in cui tali aiuti rientrino in una riforma strutturale diretta a ridurre la capacità globale della flotta medesima. Il regime italiano non impone espressamente una riduzione delle capacità.
59. Di conseguenza, non essendo previsto alcun obbligo di reinvestire il contributo nell'acquisto di navi più sicure e non essendovi alcun collegamento con piani di ristrutturazione del naviglio cisterniero italiano, il regime di aiuti non sembra rientrare nel campo di applicazione degli orientamenti e pertanto in questa fase si ritiene che non possa beneficiare di una deroga a questo titolo.

B. Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente

60. La disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente⁽³¹⁾ definisce come diretta alla tutela dell'ambiente «qualsiasi azione volta a portare rimedio o a prevenire un pregiudizio all'ambiente fisico o alle risorse naturali», la definizione si applica a «qualsiasi settore contemplato dal trattato CE, compresi quelli soggetti a norme comunitarie specifiche in materia di aiuti di Stato» come i trasporti. La disciplina stabilisce le regole relative agli aiuti all'investimento e agli aiuti al funzionamento, in base alle quali deve essere valutato — ed eventualmente autorizzato — il regime di aiuti.

61. Secondo la citata disciplina comunitaria, «la Commissione reputa che la concessione di aiuti non sia più giustificata nel caso degli investimenti destinati semplicemente a con-

formare gli impianti a norme tecniche comunitarie nuove o già vigenti (. . .) gli aiuti possono rivelarsi utili quando costituiscono un incentivo per conseguire un livello di tutela più elevato di quello richiesto dalle norme comunitarie. Ciò avviene quando uno Stato membro decide di adottare norme nazionali più rigorose di quelle comunitarie, che siano volte ad ottenere un livello più elevato di tutela ambientale»⁽³²⁾. Per un periodo massimo di tre anni a decorrere dall'adozione di nuove norme comunitarie obbligatorie in materia ambientale possono essere concessi alle piccole e medie imprese aiuti per l'osservanza delle norme medesime entro il limite del 15 % dei costi ammissibili⁽³³⁾. Le imprese che intendano ottenere un livello di tutela ambientale più elevato di quello richiesto dalle norme comunitarie possono ottenere aiuti fino ad un'intensità massima lorda del 30 % dei costi ammissibili, rigorosamente limitati ai costi di investimento supplementari necessari per conseguire gli obiettivi di tutela ambientale⁽³⁴⁾.

62. Pur prevedendo aiuti agli investimenti necessari per l'osservanza di disposizioni nazionali più rigorose rispetto alle norme comunitarie vigenti, la disciplina comunitaria non prevede aiuti per la demolizione di beni strumentali inquinanti o potenzialmente inquinanti. L'assenza di indicazioni sulle modalità di reinvestimento e sull'intensità degli aiuti collegati a tale investimento rende difficile una valutazione della compatibilità dell'aiuto da parte della Commissione, anche se gli obiettivi della legge possono essere considerati conformi agli obiettivi della disciplina comunitaria. Sussiste perciò un dubbio sull'effettiva capacità del regime di contribuire in maniera adeguata al raggiungimento di livelli di protezione ambientale più elevati rispetto a quelli previsti dalle norme comunitarie.
63. Un altro motivo di preoccupazione per la Commissione è dato dal fatto che l'obbligo di ritirare dalla circolazione alcune delle navi cisterna per le quali è prevista l'erogazione di un aiuto alla demolizione vige già a livello internazionale, ma non ancora a livello comunitario. Concedere un aiuto a favore di un comportamento che è obbligatorio, sia pure solo a livello internazionale, può mettere l'UE in una situazione difficile nei confronti dei paesi terzi.

C. Normativa comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale⁽³⁵⁾

64. Poiché l'aiuto in questione molto probabilmente sarà reinvestito nella costruzione o nella trasformazione di navi, ad esso potrebbe applicarsi la normativa comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale, che riguarda gli aiuti concessi in modo diretto o indiretto per la costruzione, trasformazione e riparazione navale «e comprende tutti i tipi di aiuto agli armatori o ai terzi che sono disponibili come aiuti per la costruzione o la trasformazione di navi». Il regolamento definisce la costruzione navale come «la costruzione nella Comunità di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma». Le attività di demolizione non sono menzionate. Con riferimento ad esse, non sembra probabile un potenziale vantaggio indiretto per i cantieri navali.

⁽³²⁾ Cfr. il punto 20 della disciplina comunitaria.

⁽³³⁾ Cfr. il punto 28 della disciplina comunitaria.

⁽³⁴⁾ Cfr. il punto 29 in combinato disposto con il punto 37 della disciplina comunitaria.

⁽³⁵⁾ Regolamento (CE) n. 1540/98 del Consiglio, del 29 giugno 1998, relativo agli aiuti alla costruzione navale (GU L 202 del 18.7.1998, pag. 1).

⁽³⁰⁾ Cfr. infra.

⁽³¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

Non vi è l'obbligo di sostituire le navi demolite con navi di nuova costruzione, ma soltanto l'obbligo di reinvestire il contributo in attività aziendali, affinché vi sia la certezza che l'aiuto venga effettivamente utilizzato per compensare la perdita di una delle fonti di reddito dell'impresa. Poiché l'importo ottenuto potrebbe essere reinvestito in navi, nelle imprese in cui queste ultime costituiscono i beni strumentali principali vi è comunque il rischio di un trasferimento dell'aiuto ai cantieri navali, che potrebbe essere un tema da affrontare nell'ambito dell'attuale regime.

D. Politica comunitaria in materia di sicurezza marittima

65. Con riferimento alle navi cisterna monoscafo, la Commissione nota che il regime di aiuti italiano prevede la demolizione delle navi, andando al di là di quanto previsto dalle norme comunitarie in corso di approvazione⁽³⁶⁾, secondo quanto richiesto dalla Comunicazione in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, nella misura in cui:

- il regime in questione riguarda le navi cisterna monoscafo di portata lorda inferiore a 5 000 tonnellate (si tratterebbe di 31 navi cisterna monoscafo supplementari),
- esso anticipa di tre anni il calendario di demolizione concordato per le navi cisterna monoscafo di età superiore a 20 anni al 31 dicembre 1999 (le prime operazioni di demolizione hanno avuto inizio il 1° gennaio 2000). Tuttavia le ultime operazioni di demolizione coincideranno con l'entrata in vigore, nel 2003, dell'obbligo di ritiro dall'attività,
- anticipando il calendario di demolizione e favorendo la demolizione rispetto alla cessione ad altri Stati membri o paesi terzi, il regime italiano contribuisce ad una maggiore sicurezza dei mari. Quanto prima, saranno definitivamente ritirate dalla circolazione nelle acque costiere comunitarie 73 navi cisterna, potenzialmente tra le più pericolose.

66. La Commissione può quindi prendere in considerazione l'ipotesi di valutare il regime in questione alla luce dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), purché i dubbi di carattere generale sollevati in questa sede possano essere eliminati.

67. In considerazione dei presumibili obiettivi ambientali e di sicurezza del regime di aiuti, la Commissione accoglie favorevolmente tutti i chiarimenti del governo italiano volti a dimostrare la compatibilità di tale regime con il trattato CE.

E. Ulteriori questioni relative al regime di aiuti

In merito all'applicazione del regime di aiuti la Commissione si interroga sulle seguenti questioni:

a) Il funzionamento del regime

68. Il regime prevede un lungo intervallo di tempo tra la data ultima entro cui le navi demolite/da demolire devono es-

sere diventate di proprietà dell'impresa beneficiaria (30 settembre 2000) e la data in cui può iniziare la demolizione (1° gennaio 2000). Ciò potrebbe consentire agli armatori di disporre di un periodo di 9 mesi per provvedere alla sostituzione, comprando nuove navi ma anche navi da demolire, che non sono state affatto utilizzate per lo svolgimento delle loro attività. La Commissione chiede un chiarimento sulla scelta della data.

69. La Commissione chiede anche ulteriori chiarimenti sulla necessità di basare il calcolo dell'importo dell'aiuto sulle «tonnellate di portata lorda», che possono non riferirsi al valore di mercato della nave, e delucidazioni sul possibile prezzo di demolizione, per verificare il reale beneficio derivante dal regime.

70. Si chiede inoltre di giustificare il meccanismo di calcolo, che è collegato all'importo necessario per compensare la perdita dei ricavi di un anno e al valore delle navi monoscafo di età superiore a 20 anni. La Commissione considera che il periodo di tempo successivo alla pubblicazione della legge sia sufficientemente lungo per consentire di trovare una sostituzione effettiva prima della demolizione.

71. Dai calcoli effettuati, il premio alla demolizione potrebbe rappresentare il 116 % del possibile valore di sostituzione dei beni. Le autorità italiane sono invitate a giustificare questa cifra. Inoltre, sulla base dei possibili importi da spendere per la sostituzione delle navi cisterna demolite e alla luce delle informazioni in suo possesso, la Commissione giunge a stimare intensità di aiuto potenziali molto elevate. Le autorità italiane sono invitate a presentare le proprie osservazioni in merito.

b) Valutazione del mercato

72. La Commissione gradirebbe ricevere osservazioni e chiarimenti sulla situazione sia del mercato italiano del cabotaggio per il trasporto di petrolio e di sostanze chimiche sia dei mercati internazionali che possono con maggiore probabilità risentire degli effetti del regime descritto.

Tenuto conto dei dubbi espressi in precedenza sulla natura, la legittimità e la compatibilità dell'aiuto, la Commissione, nell'ambito del procedimento di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE, invita il governo italiano a presentare le sue osservazioni e a fornire tutte le informazioni utili ai fini della valutazione del regime descritto — in particolare in merito alle attività di reinvestimento del contributo — entro un mese dalla data di ricevimento della presente. Le autorità italiane sono invitate a trasmettere senza indugio copia della presente lettera ai potenziali beneficiari dell'aiuto.

La Commissione ricorda al governo italiano l'effetto sospensivo dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato CE e fa presente che ai sensi dell'articolo 14 del regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio ogni aiuto illegittimo può formare oggetto di recupero presso il beneficiario.»

⁽³⁶⁾ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in materia di sicurezza marittima del trasporto di idrocarburi, COM(2000) 142 def. del 21 marzo 2000, e comunicazione della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio in merito alla seconda serie di provvedimenti comunitari in tema di sicurezza marittima in seguito al naufragio della petroliera Erika, COM(2000) 802 def. del 6 dicembre 2000.

Kommissionens meddelelse over bestående frizoner, der fortsat er i funktion

(2002/C 50/05)

(EØS-relevant tekst)

I medfør af artikel 802 i Kommissionens forordning (EØF) nr. 2454/93 af 2. juli 1993 om visse gennemførelsesbestemmelser til Rådets forordning (EØF) nr. 2913/92 om indførelse af en EF-toldkodeks, vises nedenstående en liste over bestående frizoner i Fællesskabet, der fortsat er i drift, ifølge medlemsstaternes opgivelser til Kommissionen.

Land	Frizone (kontroltype I)	Frizone (kontroltype II)	Toldmyndighedens adresse (artikel 804 DAC)
DANMARK	Københavns Frihavn		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tlf. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
TYSKLAND	Freihafen Bremen (Bremens frihavn)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tlf. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Bremerhavens frihavn)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tlf. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Cuxhavens frihavn)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tlf. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf (Deggendorfs frihavn)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tlf. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Duisburgs frihavn)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tlf. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Emdens frihavn)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tlf. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Hamburgs frihavn)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tlf. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Kiels frihavn)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tlf. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Land	Frizone (kontroltype I)	Frizone (kontroltype II)	Toldmyndighedens adresse (artikel 804 DAC)
GRÆKENLAND	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Piræus' frizone)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Thessalonikis frizone)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Heraklions frizone)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
SPANIEN	Zona franca de Barcelona (Barcelonas frizone)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz (Cádiz' frizone)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Vigo (Vigos frizone)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canarias frizone)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
FRANKRIG	Zone franche du Verdon — Port de Bordeaux (Verdons frizone — Port de Bordeaux)		Direction interrégionale des douanes de Bordeaux 1, Quai de la Douane BP 60 F-33024 Bordeaux Tlf. (33-05) 57 81 03 60 Fax (33-05) 56 44 82 46
IRLAND		Ringaskiddy Free Port (Ringaskiddys frihavn)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone (Shannons frizone)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Land	Frizone (kontroltype I)	Frizone (kontroltype II)	Toldmyndighedens adresse (artikel 804 DAC)
ITALIEN	Punto franco di Trieste (Triestes frizone)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Venedigs frizone)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regione Veneto Via R. Cavalcavia, 16/18 I-30172 Venezia Mestre
PORTUGAL	Zona franca da Madeira (Caniçal) (Madeiras frizone (Caniçal))		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministerio das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
FINLAND	Lappeenrannan Vapaa- alue (Lappeenrantas frizone)		Lappeenrannan tullit PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Hangon frihavn)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
DET FORENDE KONGERIGE		Liverpool Free Zone (Liverpool frizone)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Prestwick lufthavn)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man) (Ronaldsway lufthavn — Ballasala, Isle of Man)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Southampton frizone)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Tilbury frizone)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Port of Sheerness frizone)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone (Humbersides frizone)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

III

(Oplysninger)

KOMMISSIONEN

Ruteflyvning

I medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 giver Frankrig følgende i udbud: Ruteflyvning fra Strasbourg

(2002/C 50/06)

(EØS-relevant tekst)

1. **Indledning:** I henhold til artikel 4, stk. 1, litra a), i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 af 23.7.1992 om EF-luftfartsselskabers adgang til luftruter inden for Fællesskabet har Frankrig besluttet med virkning fra den 25.3.2001 at ændret forpligtelsen til offentlig tjeneste vedrørende ruteflyvning mellem Strasbourg og henholdsvis Lissabon og Milano, offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* C 385 af 19.12.1997. De nærmere bestemmelser vedrørende disse nye forpligtelser til offentlig tjeneste er blevet offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* nr. C 348 af 5.12.2000.

Udbuddene er iværksat uafhængigt af hinanden på følgende flyruter:

— Strasbourg-Lissabon,

— Strasbourg-Milano (Malpensa/Linate/Bergame).

For hver af disse flyruter gælder, at såfremt der den 1.5.2002 ikke er noget luftfartsselskab, der har påbegyndt eller er i færd med at påbegynde den pågældende flyvning i henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at anmode om økonomisk kompensation, har Frankrig i medfør af proceduren i artikel 4, stk. 1, litra d), i ovennævnte forordning besluttet at begrænse adgangen til denne flyrute til et enkelt luftfartsselskab og — efter udbud — at give luftfartsselskabet retten til fra den 1.6.2002 at beflyve ruten frem til dagen før, at sommerfartplansæsonen 2004 begynder.

Tilbudsgiverne kan afgive tilbud på beflyvning af begge ovennævnte flyruter med afgang fra Strasbourg, særligt hvis dette kan reducere den samlede kompensation, der kræves. Tilbudsgiverne skal imidlertid gøre udtrykkeligt opmærksom på det krævede kompensationsbeløb for hver rute, eventuelt afpasset efter de forskellige kombinationsmuligheder i tilfælde af, at kun ét af deres afgivne tilbud accepteres.

2. **Følgende gives i udbud:** For hver af flyruterne nævnt under punkt 1 ovenfor: ruteflyvning fra den 1.6.2002 i

henhold til de forpligtelser til offentlig tjeneste, der er pålagt disse forbindelser, jf. de Europæiske Fællesskabers Tidende C 348 af 5.12.2000.

3. **Følgende kan byde:** Alle luftfartsselskaber, som har en gyldig tilladelse udstedt af en medlemsstat i henhold til Rådets forordning (EØF) nr. 2407/92 af 23.7.1992 om udstedelse af licenser til luftfartsselskaber.

4. **Udbudsprocedure:** Hvert udbud sker i medfør af artikel 4, stk. 1, litra d), e), f), g), h) og i), i forordning (EØF) nr. 2408/92.

5. **Udbudsdokumenter:** Samtlige udbudsdokumenter, herunder bestemmelserne om udbud og om offentlig tjeneste og det dertil hørende tekniske bilag (oplysninger om den demografiske og socioøkonomiske situation for oplandet omkring lufthavnen i Strasbourg, oplysninger om lufthavnen i Strasbourg, oplysninger om Europa-Parlamentet samt ordlyden af forpligtelse til offentlig tjeneste, som blev offentliggjort i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* den 5.12.2000), kan rekvireres gratis hos:

Ministère des affaires étrangères, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tel.: 1 43 17 77 99. Fax.: 1 43 17 77 69.

6. **Kompensation:** Kompensationssummen for beflyvningen af hver rute, regnet fra driftens begyndelse og frem til dagen før sommerfartplansæsonen 2004 begynder, skal klart fremgå af de indgivne bud (med en første opgørelse fra den 1.6.2002 til afslutningen af vinterfartplansæsonen 2002-2003 og en anden opgørelse fra begyndelsen af sommerfartplansæsonen 2003 til slutningen af vinterfartplansæsonen 2003-2004). Det nøjagtige kompensationsbeløb fastsættes for hver periode med tilbagevirkende kraft på grundlag af de faktiske, dokumenterede udgifter og indtægter i forbindelse med driften, men kan ikke overstige det beløb, der er anført i budet.

7. **Priser:** Tilbudsgiverne redegør i deres tilbud for de priser, de vil anvende, og efter hvilke kriterier priserne kan revideres.
8. **Kontraktens varighed, ændring og opsigelse:** Kontrakten træder i kraft den 1.6.2002. Kontrakten udløber dagen før, IATA-flysæsonen begynder i sommeren 2004. Kontraktens opfyldelse gennemgås i samråd med luftfartsselskabet. Kompensationsbeløbet kan ændres i tilfælde af uforudsete ændringer i driftsbetingelserne.

I henhold til forpligtelsen til offentlig tjeneste offentliggjort den 5.12.2000 i *De Europæiske Fællesskabers Tidende* kan det udvalgte luftfartsselskab ikke afbryde driften uden at meddele dette mindst seks måneder forud.

9. **Sanktioner:** Hvis luftfartsselskabet ikke overholder opsigelsesfristen i artikel 8, skal det betale en bod. Denne beregnes på følgende måde:
- for den første periode. De konstaterede gennemsnitlige månedlige underskud i de første måneder multipliceres med tre og dernæst med antallet af manglende måneder;
 - i den efterfølgende periode: den foregående periodes gennemsnitlige månedlige underskud multipliceres med tre og dernæst med antallet af manglende måneder.

Hvis luftfartsselskabet grundet force majeure ikke kan varetage driften af ruten, kan den økonomiske kompensation reduceres i forhold til den ikke udførte beflyvning.

Hvis luftfartsselskabet af andre grunde end force majeure ikke kan varetage driften af ruten eller ikke opfylder

forpligtelsen til offentlig tjeneste, kan Industri-og Handelskammeret for Strasbourg eller det franske udenrigsministerium:

- reducere den økonomiske kompensation i forhold til den ikke udførte beflyvning,
- forlange en redegørelse af luftfartsselskabet. Er redegørelsen ikke tilfredsstillende, kan kontrakten bringes til ophør.

Disse sanktioner finder anvendelse, uden at det tilsidesætter bestemmelserne i civilluftfartskodeksens artikel R.330-20.

10. **Indgivelse af bud:** Buddene sendes inden kl. 17.00 (lokal tid) til følgende adresse:

Ministère des Affaires Etrangères, bureau des interventions, bureau 547, 23 rue La Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tel.: (33) 1 43 17 77 99.

Senest fem uger efter datoen for offentliggørelse af dette udbud i *De Europæiske Fællesskabers Tidende*, med anbefalet brev, idet poststemplets dato på modtagelsesbeviset er afgørende, eller de kan afleveres personligt mod kvittering.

11. **Udbuddenes gyldighed:** Gyldigheden af hvert af disse bud er i overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, litra d) første punktum i Rådets forordning (EØF) nr. 2408/92 underkastet den betingelse, at intet EF-luftfartsselskab før den 1.5.2002 har forelagt et program for at beflyve den pågældende rute fra og med den 1.6.2002 i overensstemmelse med forpligtelsen til offentlig tjeneste uden at begære nogen form for økonomisk kompensation.

MEDDELELSE

Den 26. februar 2002 udkommer »Fælles sortliste over landbrugsplantesarter — 11. tilføjelse til 21. samlede udgave« som *De Europæiske Fællesskabers Tidende C 51 A*.

For abonnenter på EF-Tidende er nummeret gratis for hvert abonnement og i den/de pågældende sprogversion(er). Abonnenter, der ønsker at modtage denne EF-Tidende, bedes returnere nedenstående bestillingsseddel i udfyldt stand med angivelse af deres abonnementskode (findes til venstre på forsendesetiketterne — begynder med O/.....). Den pågældende EF-Tidende leveres gratis i op til et år fra udgivelsesdatoen.

Ikke-abonnenter kan mod betaling bestille denne EF-Tidende enten hos det lokale salgskontor eller direkte hos Publikationskontorets salgsafdeling i Luxembourg, der videresender bestillingen til det lokale salgskontor.

BESTILLINGSESDEL

**Kontoret for
De Europæiske Fællesskabers
Officielle Publikationer**
Salgsafdelingen
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

Jeg er abonnent på *De Europæiske Fællesskabers Tidende*.

Min abonnementskode er: O/.....

Send mig venligst ... gratis eksemplar(er) af **EF-Tidende C 51 A/2002**.

Jeg bestiller hermed mod betaling ... **ekstra eksemplar(er)**.

Sprog:

Jeg er ikke abonnent på *De Europæiske Fællesskabers Tidende* og bestiller hermed, mod betaling, ... **eksemplar(er)**.

Sprog:

Navn:

Adresse:

Dato: Underskrift: