

Ausgabe
in deutscher Sprache

Mitteilungen und Bekanntmachungen

<u>Informationsnummer</u>	Inhalt	Seite
	<i>I Mitteilungen</i>	
	Rat	
2002/C 50/01	Entschließung des Rates vom 14. Februar 2002 zur Förderung der Sprachenvielfalt und des Erwerbs von Sprachkenntnissen im Rahmen der Umsetzung der Ziele des Europäischen Jahres der Sprachen 2001	1
2002/C 50/02	Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 14. Februar 2002 zum Mehrwert, den das freiwillige Engagement junger Menschen im Rahmen der Entwicklung der Gemeinschaftsaktion zugunsten der Jugend bietet	3
	Kommission	
2002/C 50/03	Euro-Wechselkurs	6
2002/C 50/04	Staatliche Beihilfe — Italien — Beihilfe C 97/2001 (ex N 93/2001) — Verschrottung und Erneuerung der italienischen Öltankschiffsflotte — Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag ⁽¹⁾	7
2002/C 50/05	Mitteilung der Kommission, in der die in der Gemeinschaft eingerichteten und in Betrieb genommenen Freizonen veröffentlicht werden ⁽¹⁾	16

II Vorbereitende Rechtsakte

.....

Informationsnummer

Inhalt (Fortsetzung)

Seite

III *Bekanntmachungen*

Kommission

2002/C 50/06

Durchführung von Linienflugdiensten — Ausschreibung der Republik Frankreich gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates für die Durchführung von Linienflugdiensten von/nach Straßburg ⁽¹⁾ 19

Hinweis (siehe dritte Umschlagseite)



⁽¹⁾ Text von Bedeutung für den EWR

HINWEIS

Am 26. Februar 2002 erscheint im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 51 A der „Gemeinsame Sortenkatalog für landwirtschaftliche Pflanzenarten — Elfte Ergänzung zur 21. Gesamtausgabe“.

Die Abonnenten des *Amtsblatts* erhalten unentgeltlich die der Zahl und der/den Sprachfassung(en) ihrer Abonnements entsprechenden Exemplare. Sie sind gebeten, den untenstehenden Bestellschein ordnungsgemäß ausgefüllt und mit ihrer „Matrikelnummer“ (dem Code, der links auf jedem Etikett erscheint und mit O/. beginnt) versehen zurückzusenden. Die kostenlose Bereitstellung des *Amtsblatts* wird während eines Jahres ab dem jeweiligen Erscheinungsdatum gewährleistet.

Nicht abonnierte Interessenten können dieses *Amtsblatt* gegen Bezahlung bei dem für ihr Land zuständigen Vertriebsbüro bestellen oder sich unmittelbar an das Amt für amtliche Veröffentlichungen, Vertriebsdienst, L-2985 Luxemburg, wenden, das ihre Bestellung an das zuständige Vertriebsbüro weiterleiten wird.

BESTELLSCHEIN

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

Vertriebsdienst
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg

Ich bin Abonnent des *Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften*.

Meine Matrikelnummer lautet: O/.

Bitte schicken Sie mir . . . kostenlose(s) Exemplar(e) des **Amtsblatts C 51 A/2002**.

Ich bestelle . . . zusätzliche(s) Exemplar(e) gegen Bezahlung.

Sprache(n):

Ich bin nicht Abonnent des *Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften* und bestelle gegen Bezahlung . . . **Exemplar(e)**.

Sprache(n):

Name:

Anschrift:

.....

Datum: Unterschrift:

I

(Mitteilungen)

RAT

ENTSCHLISSUNG DES RATES

vom 14. Februar 2002

zur Förderung der Sprachenvielfalt und des Erwerbs von Sprachkenntnissen im Rahmen der Umsetzung der Ziele des Europäischen Jahres der Sprachen 2001

(2002/C 50/01)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

Union vom 7. Dezember 2000 ⁽⁴⁾ — die vom Europäischen Rat in Nizza begrüßt wurde —, wonach die Union die Vielfalt der Kulturen, Religionen und Sprachen achtet;

UNTER HINWEIS AUF

(1) die EntschlieÙung des Rates vom 31. März 1995 über die qualitative Verbesserung und Diversifizierung des Erwerbs von Fremdsprachenkenntnissen und des Fremdsprachenunterrichts in den Bildungssystemen der Europäischen Union ⁽¹⁾, wonach Schüler generell die Möglichkeit haben sollten, zwei Fremdsprachen aus der Union zu lernen;

(9) die vom Europäischen Rat in Nizza gebilligte EntschlieÙung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 14. Dezember 2000 zur sozialen Integration der Jugendlichen ⁽⁵⁾, zur Festlegung eines Aktionsplans zur Förderung der Mobilität;

(2) die Verantwortung der Mitgliedstaaten für die Lehrinhalte und die Gestaltung der Bildungssysteme sowie die Vielfalt ihrer Kulturen und Sprachen;

(10) den Beschluss des Rates vom 19. Januar 2001 über die Leitlinien für beschäftigungspolitische Maßnahmen der Mitgliedstaaten für das Jahr 2001 ⁽⁶⁾ und insbesondere das horizontale Ziel des lebensbegleitenden Lernens;

(3) das Weißbuch der Kommission von 1995 mit dem Titel „Lehren und Lernen — Auf dem Weg zur kognitiven Gesellschaft“;

(11) den Bericht des Rates (Bildung) vom 12. Februar 2001 an den Europäischen Rat (Stockholm) über die konkreten künftigen Ziele der allgemeinen und beruflichen Bildungssysteme, in dem die Verbesserung des Fremdsprachenunterrichts ausdrücklich als eines seiner Ziele vorgesehen ist, und die Schlussfolgerungen des Rates vom 28. Mai 2001 über die Folgemaßnahmen im Anschluss an den Bericht;

(4) die Schlussfolgerungen des Rates vom 12. Juni 1995 zur sprachlichen Vielfalt und zur Mehrsprachigkeit in der Europäischen Union;

(12) das Memorandum der Kommission von 2000 über lebensbegleitendes Lernen, mit dem auf europäischer Ebene und in den Mitgliedstaaten eine breit angelegte Diskussion darüber in Gang gesetzt worden ist, wie umfassende und kohärente Strategien für das lebensbegleitende Lernen, unter anderem im Bereich des Erwerbs von Sprachkenntnissen, durchgeführt werden können;

(5) die EntschlieÙung des Rates vom 16. Dezember 1997 über die frühzeitige Vermittlung der Sprachen der Europäischen Union ⁽²⁾;

(13) die Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Juli 2001 über die Mobilität von Studierenden, in der Ausbildung stehenden Personen, Freiwilligen, Lehrkräften und Ausbildern in der Gemeinschaft ⁽⁷⁾;

(6) die Schlussfolgerungen des Vorsitizes auf der Tagung des Europäischen Rates vom 23. und 24. März 2000 in Lissabon, in denen Fremdsprachen in einen europäischen Rahmen für die Festlegung von Grundfertigkeiten einbezogen werden;

(14) die Arbeiten des Europarates zur Förderung der Sprachenvielfalt und des Erwerbs von Sprachkenntnissen —

(7) den Beschluss Nr. 1934/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juli 2000 über das Europäische Jahr der Sprachen 2001 ⁽³⁾;

(8) Artikel 22 der Charta der Grundrechte der Europäischen

⁽¹⁾ ABL C 207 vom 12.8.1995, S. 1.

⁽²⁾ ABL C 1 vom 3.1.1998, S. 2.

⁽³⁾ ABL L 232 vom 14.9.2000, S. 1.

⁽⁴⁾ ABL C 364 vom 18.12.2000, S. 1.

⁽⁵⁾ ABL C 374 vom 28.12.2000, S. 5.

⁽⁶⁾ ABL L 22 vom 24.1.2001, S. 18.

⁽⁷⁾ ABL L 215 vom 9.8.2001, S. 30.

BETONT,

- (1) dass Sprachkenntnisse eine der notwendigen Grundfertigkeiten sind, die jeder Bürger erwerben muss, um sich erfolgreich an der europäischen Wissensgesellschaft zu beteiligen, und die somit sowohl die Integration in die Gesellschaft als auch den sozialen Zusammenhalt fördern; gründliche Kenntnisse der eigenen Muttersprache(n) können das Erlernen von Fremdsprachen erleichtern;
- (2) dass Sprachkenntnisse sowohl im Rahmen der Bildung als auch zu beruflichen Zwecken und aus kulturellen und persönlichen Gründen eine wichtige Rolle bei der Förderung der Mobilität spielen;
- (3) dass Sprachkenntnisse angesichts der EU-Erweiterung auch dem Zusammenhalt in Europa zuträglich sind;
- (4) dass alle Sprachen Europas den gleichen kulturellen Wert und die gleiche kulturelle Würde haben und ein integraler Bestandteil der europäischen Kultur und Zivilisation sind;

WEIST DARAUH HIN,

dass das Europäische Jahr der Sprachen 2001, das in Zusammenarbeit mit dem Europarat veranstaltet wird, die Sprachenvielfalt stärker ins Bewusstsein rückt und der Förderung des Erwerbs von Sprachkenntnissen neue Impulse verleiht;

dass der Bericht des Rates (Bildung) vom 12. Februar 2001 über die konkreten künftigen Ziele der allgemeinen und beruflichen Bildungssysteme, in dem das verstärkte Erlernen fremder Sprachen als eines der Ziele genannt wird, anhand eines detaillierten Arbeitsprogramms umgesetzt werden sollte, das in einem gemeinsamen Bericht des Rates und der Kommission an den Europäischen Rat in Barcelona festgelegt werden muss;

BESTÄTIGT ERNEUT

die in Artikel 2 des Beschlusses Nr. 1934/2000/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juli 2000 über das Europäische Jahr der Sprachen 2001 aufgeführten Ziele im Hinblick auf die weitere Umsetzung dieser Ziele;

ERSUCHT die Mitgliedstaaten, im Rahmen ihrer jeweiligen politischen, rechtlichen, budgetären sowie bildungs- und ausbildungspolitischen Gegebenheiten, Grenzen und Prioritäten

- (1) die ihnen als geeignet erscheinenden Maßnahmen zu ergreifen, damit die Schüler, soweit möglich, neben der Muttersprache zwei oder gegebenenfalls auch mehr Fremdsprachen erlernen können, und das Erlernen von Fremdsprachen durch andere Personen im Rahmen des lebensbegleitenden Lernens zu fördern, wobei die unterschiedlichen Bedürfnisse der Zielgruppe und die Notwendigkeit eines gleichberechtigten Zugangs zu den Lehrangeboten zu berücksichtigen sind. Zur Förderung der europaweiten Zusammenarbeit und Mobilität sollte das Lehrangebot für Sprachen möglichst breit gefächert sein und die Sprachen der Nachbarländer und/oder -regionen beinhalten;

- (2) dafür Sorge zu tragen, dass Unterrichtsprogramme und pädagogische Ziele eine positive Haltung gegenüber anderen Sprachen und Kulturen fördern und die interkulturellen Kommunikationsfähigkeiten bereits in einem jungen Lebensalter anregen;
- (3) den Erwerb von Sprachkenntnissen in der Berufsausbildung unter Berücksichtigung der positiven Auswirkung von Sprachkenntnissen auf Mobilität und Beschäftigungsfähigkeit zu fördern;
- (4) die Integration von Anderssprachigen in das Bildungssystem und in die Gesellschaft insgesamt zu erleichtern, auch durch Maßnahmen zur Verbesserung ihrer Kenntnisse der offiziellen Unterrichtssprache(n) unter Achtung der Sprache und der Kultur des Herkunftslandes;
- (5) die Anwendung innovativer pädagogischer Methoden zu fördern, insbesondere im Wege der Lehrerausbildung;
- (6) angehende Fremdsprachenlehrer dazu anzuhalten, einschlägige europäische Programme in Anspruch zu nehmen, um einen Teil ihres Studiums in einem Land oder einer Region eines Landes zu absolvieren, in dem bzw. in der die Sprache, die sie später unterrichten werden, Amtssprache ist;
- (7) auf der Grundlage des vom Europarat ausgearbeiteten gemeinsamen europäischen Bezugsrahmens für Sprachen Systeme für die Validierung von Sprachkompetenzen zu schaffen, wobei im Rahmen der nichtformalen Bildung erworbene Fähigkeiten gebührend berücksichtigt werden;
- (8) die europäische Zusammenarbeit im Hinblick auf eine größere Transparenz der Abschlüsse und der Qualitätssicherung im Sprachenunterricht zu fördern;
- (9) im Kontext der bereits aufgeführten Ziele sich der Sprachenvielfalt in der Europäischen Gemeinschaft bewusst zu sein und somit unter anderem die Zusammenarbeit zwischen offiziellen Zentren und anderen kulturellen Einrichtungen für die Verbreitung der Sprachen und Kulturen der Mitgliedstaaten zu fördern;

ERSUCHT DIE KOMMISSION,

- (1) die Mitgliedstaaten bei ihren Maßnahmen zur Umsetzung der oben genannten Empfehlungen zu unterstützen;
- (2) in diesem Zusammenhang dem Grundsatz der sprachlichen Vielfalt in ihren Beziehungen zu Drittländern oder beitragswilligen Ländern Rechnung zu tragen;
- (3) bis Anfang 2003 Vorschläge für Maßnahmen zur Förderung der Sprachenvielfalt und des Erwerbs von Sprachkenntnissen zu unterbreiten und dabei für die nötige Kohärenz mit der Umsetzung des Berichts über die konkreten künftigen Ziele der Systeme der allgemeinen und beruflichen Bildung zu sorgen.

ENTSCHLIESSUNG

des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten

vom 14. Februar 2002

zum Mehrwert, den das freiwillige Engagement junger Menschen im Rahmen der Entwicklung der Gemeinschaftsaktion zugunsten der Jugend bietet

(2002/C 50/02)

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION UND DIE IM RAT VEREINIGTEN VERTRETER DER REGIERUNGEN DER MITGLIEDSTAATEN —

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Nach dem Vertrag hat die Tätigkeit der Gemeinschaft das Ziel, den Ausbau des Jugendaustauschs und des Austauschs sozialpädagogischer Betreuer zu fördern.
- (2) Das Europäische Parlament und der Rat haben mit dem Beschluss Nr. 1031/2000/EG ⁽¹⁾ das gemeinschaftliche Aktionsprogramm „Jugend“ verabschiedet. Dieses Programm, das in allen Mitgliedstaaten wachsenden Erfolg hat, enthält einen wichtigen Abschnitt zum Europäischen Freiwilligendienst mit einer klaren Definition des grenzüberschreitenden Freiwilligendienstes.
- (3) In den Empfehlungen der vom schwedischen Vorsitz und der Kommission veranstalteten Konferenz zur „Lage junger Menschen in Europa“, die vom 16. bis 18. März 2001 in Umeå stattfand, wird darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dem freiwilligen Engagement junger Menschen einen genau definierten Platz auf europäischer Ebene einzuräumen.
- (4) Die Vereinten Nationen haben das Jahr 2001 zum „Internationalen Jahr der Freiwilligen“ ausgerufen.
- (5) In den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates (Lissabon) vom 23./24. März 2000 wird ausgeführt, dass die Europäische Union eine Gesamtstrategie zur Vorbereitung des Übergangs zu einer wissensbasierten Wirtschaft und Gesellschaft benötigt und die bestehenden Lern- und Arbeitsmuster infolgedessen angepasst werden müssen.
- (6) Das Memorandum der Kommission über lebenslanges Lernen vom 30. Oktober 2000 und die vorbereitenden Arbeiten der Kommission im Hinblick auf ihre Mitteilung über lebenslanges Lernen sind von besonderer Bedeutung. In den Arbeitsgesprächen, die in den vorangegangenen Halbjahren geführt wurden, richtete sich die Aufmerksamkeit gezielt auf den Mehrwert, den das informelle und nicht formale Lernen als Ergebnis der Freiwilligentätigkeit abwirft.
- (7) In der Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 14. Dezember 2000 zur sozialen Integration der Jugendlichen ⁽²⁾ werden die Kommission und die Mitgliedstaaten

in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich aufgefordert, gemeinsame Ziele zu prüfen, die darauf gerichtet sind, für alle Jugendlichen, die sich legal in einem Mitgliedstaat aufhalten, die Voraussetzungen für eine volle Beteiligung am wirtschaftlichen und sozialen Leben zu schaffen.

- (8) Der vom Europäischen Rat in Nizza gebilligte Aktionsplan zur Förderung der Mobilität und die Empfehlung des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Juli 2001 über die Mobilität von Studierenden, in der Ausbildung stehenden Personen, Freiwilligen, Lehrkräften und Ausbildern in der Gemeinschaft ⁽³⁾ enthalten eine Reihe von Maßnahmen zur Mobilitätsförderung. Das Europäische Parlament und der Rat haben in der Empfehlung zur Mobilität insbesondere eine Reihe von Maßnahmen genannt, die die Mitgliedstaaten für geeignet erachten, damit die Hindernisse, welche die Mobilität von Freiwilligen beeinträchtigen, aus dem Weg geräumt werden können.
- (9) In der Entschließung des Rates und der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 28. Juni 2001 zur Förderung der Eigeninitiative, des Unternehmergeistes und der Kreativität junger Menschen: von der Ausgrenzung zur Lebenstüchtigkeit ⁽⁴⁾ wird auf die Bedeutung des kreativen Umfeldes hingewiesen, das eine wertvolle Hilfe darstellt.
- (10) In der Erklärung Nr. 38 zu freiwilligen Diensten, die der Schlussakte des Vertrags von Amsterdam beigefügt ist, wird anerkannt, dass die freiwilligen Dienste einen wichtigen Beitrag zur Entwicklung der sozialen Solidarität leisten, und festgestellt, dass die Gemeinschaft die europäische Dimension freiwilliger Vereinigungen fördern und dabei besonderen Wert auf den Austausch von Informationen und Erfahrungen sowie die Mitwirkung von Jugendlichen und älteren Menschen an freiwilliger Arbeit legen wird —

STELLEN FEST UND ERKENNEN AN, DASS

1. zahlreiche junge Menschen in allen Mitgliedstaaten in unterschiedlichen Formen des freiwilligen Engagements aktiv sind. Trotz aller zwischen den Mitgliedstaaten bestehenden Unterschieden stellen dennoch junge Menschen überall einen beträchtlichen Anteil der Freiwilligen dar, die sich in der Gemeinschaft aktiv an Initiativen und Projekten beteiligen sowie in Nichtregierungsorganisationen insbesondere im sozialen und humanitären Bereich mitarbeiten und somit einen Beitrag für eine demokratische Gesellschaft und nachhaltige Entwicklung leisten;

⁽¹⁾ ABl. L 117 vom 18.5.2000, S. 1.

⁽²⁾ ABl. C 374 vom 28.12.2000, S. 5.

⁽³⁾ ABl. L 215 vom 9.8.2001, S. 30.

⁽⁴⁾ ABl. C 196 vom 12.7.2001, S. 2.

2. verschiedene Formen des freiwilligen Engagements junger Menschen, auch im Rahmen der Aktion „Europäischer Freiwilligendienst“ des Jugendprogramms der Europäischen Union, einen sozialen Mehrwert bieten, da dieses Engagement
- a) allgemeine Werte in Bezug auf Menschenrechte, Demokratie, Antirassismus, Solidarität und nachhaltige Entwicklung vermittelt,
 - b) die Partizipation an der Gesellschaft, den freiwilligen persönlichen Einsatz und eine aktive Teilnahme am öffentlichen Leben fördert und die Zivilgesellschaft auf allen Ebenen stärkt,
 - c) die soziale Eingliederung junger Menschen fördert, zur Entwicklung der Kreativität und des Unternehmungsgeistes junger Menschen und zur gesellschaftlichen Innovation beiträgt;
3. das freiwillige Engagement jungen Menschen die Möglichkeit bietet, eine Reihe von persönlichen und beruflichen Fertigkeiten zu entwickeln, und somit ihre Chancen auf dem Arbeitsmarkt verbessert und ihre Partizipation an der Gesellschaft generell fördert;
4. Jugendorganisationen und -projekte als informelles und nicht formales Lernumfeld für junge Menschen ein wichtiges Potenzial beinhalten und durch ihre Diversität einen Beitrag zum lebenslangen Lernen in allen Lebensbereichen leisten;
5. Nichtregierungsorganisationen, Jugendorganisationen und alle anderen Organisationen, die im Bereich des freiwilligen Engagements junger Menschen aktiv sind, als Rahmen, in dem das freiwillige Engagement junger Menschen Gestalt erhält, sowohl auf lokaler als auch auf nationaler und europäischer Ebene eine besondere Rolle spielen;
6. junge Freiwillige selbst eine wichtige Rolle bei der Entwicklung und Durchführung von Projekten im Rahmen verschiedener Maßnahmen des Gemeinschaftsprogramms „Jugend“ spielen.

FORDERN DIE MITGLIEDSTAATEN AUF,

die von ihnen als geeignet erachteten Maßnahmen zu ergreifen, um die Hindernisse rechtlicher und administrativer Art aus dem Weg zu räumen und somit jungen Menschen das freiwillige Engagement auf nationaler und internationaler Ebene weitestgehend zu erleichtern;

zu vermeiden, dass das freiwillige Engagement junger Menschen mögliche oder bestehende bezahlte Arbeitsverhältnisse einschränkt oder an deren Stelle tritt.

FORDERN DIE KOMMISSION UND DIE MITGLIEDSTAATEN AUF, IM RAHMEN IHRER ZUSTÄNDIGKEITSBEREICHE

1. Maßnahmen zur Festigung und zum weiteren Ausbau der Rolle des freiwilligen Engagements junger Menschen zu ergreifen und sich dabei gegebenenfalls von den strategischen Zielen inspirieren zu lassen, die von den Vereinten Nationen im Rahmen des „Internationalen Jahrs der Freiwilligen“ formuliert wurden;
2. im Bereich des freiwilligen Engagements junger Menschen eine Politik auszuarbeiten und die entsprechende europäische Zusammenarbeit zu stärken, unter Berücksichtigung nachstehender Punkte, die sich an die strategischen Ziele der VN-Resolution anlehnen, mit der 2001 zum „Internationalen Jahr der Freiwilligen“ ausgerufen wurde:
 - a) Öffnung des Zugangs zum freiwilligen Engagement und Förderung der Erteilung von Informationen hierüber, so dass in verstärktem Maße ein positives Image geschaffen wird,
 - b) Anerkennung und Unterstützung des freiwilligen Engagements, unter anderem durch alle behördlichen Ebenen, die öffentliche Meinung, die Medien, den Handel, die Arbeitgeber und die Zivilgesellschaft,
 - c) Unterstützung des freiwilligen Engagements durch Anreize sowie durch Schulungsmaßnahmen für Freiwillige und deren Betreuer und Verbände,
 - d) Bildung von Netzen zwischen den betreffenden Akteuren, wobei besonders der Sichtweise der jungen Menschen selbst Rechnung zu tragen ist,
 - e) Vorsorge für die Qualität des freiwilligen Engagements junger Menschen unter Beachtung von Gesundheits- und Sicherheitsaspekten;
3. die Bedeutung der von jungen Menschen im Rahmen des freiwilligen Engagements gewonnenen Erfahrungen anzuerkennen und bewährte Praktiken auf diesem Gebiet zusammenzutragen und auszutauschen;
4. alle an der Realisierung des freiwilligen Engagements junger Menschen beteiligten Akteure zu unterstützen;
5. jungen Menschen den Zugang zur Freiwilligentätigkeit zu erleichtern und jegliche Form von sozialer Ausgrenzung oder Diskriminierung zu vermeiden;
6. Studien im Bereich des freiwilligen Engagements junger Menschen durch eine regelmäßige Beobachtung der Entwicklungen vor Ort und durch geeignete politische Entscheidungen zu fördern und zu unterstützen;

7. Nichtregierungsorganisationen, Jugendorganisationen und alle anderen Organisationen, die im Bereich des freiwilligen Engagements junger Menschen aktiv sind, und die jungen Freiwilligen selbst in die Ausarbeitung und Durchführung einer Politik zur Unterstützung eines solchen Engagements junger Leute einzubinden; dies muss im Geist der Partizipation und unter Einbeziehung der Erfahrungen der Freiwilligen und ihrer Verbände erfolgen;
8. diese politischen Ziele und Maßnahmen in die Initiativen zu integrieren, die sich aus dem von der Kommission der Europäischen Gemeinschaften vorgelegten Europäischen Weißbuch zum Thema Jugend ergeben können.

FORDERN DIE KOMMISSION AUF,

1. sowohl auf strategischer als auch auf operativer Ebene Synergien zwischen den Initiativen der Europäischen Gemein-

schaft, des Europarats sowie anderer internationaler Einrichtungen zu entwickeln;

2. den wichtigen Beitrag, den junge Freiwillige zu den Maßnahmen des Aktionsprogramms „Jugend“ leisten, zu berücksichtigen und bei der Bewertung und künftigen Entwicklung des Programms zu prüfen, wie das freiwillige Engagement junger Menschen weiter gefördert werden kann.

SIE HABEN DEN WUNSCH,

dass diese EntschlieÙung entsprechend dem Grundsatz der Subsidiarität zur Entwicklung der Politik der Zusammenarbeit im Jugendbereich beiträgt, indem insbesondere der durch das freiwillige Engagement junger Menschen geschaffene Mehrwert anerkannt wird.

KOMMISSION

Euro-Wechselkurs ⁽¹⁾

22. Februar 2002

(2002/C 50/03)

1 Euro	=	7,4325	Dänische Kronen
	=	9,1548	Schwedische Kronen
	=	0,6117	Pfund Sterling
	=	0,8747	US-Dollar
	=	1,3914	Kanadische Dollar
	=	117,07	Yen
	=	1,4796	Schweizer Franken
	=	7,762	Norwegische Kronen
	=	88,32	Isländische Kronen ⁽²⁾
	=	1,6975	Australische Dollar
	=	2,0859	Neuseeland-Dollar
	=	10,023	Rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Quelle: Von der Europäischen Zentralbank veröffentlichter Referenz-Wechselkurs.

⁽²⁾ Quelle: Kommission.

STAATLICHE BEIHILFE — ITALIEN

Beihilfe C 97/2001 (ex N 93/2001) — Verschrottung und Erneuerung der italienischen Öltankschiffsflotte**Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag**

(2002/C 50/04)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit Schreiben vom 20. Dezember 2001, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Italien ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

Die Kommission fordert alle Beteiligten zur Stellungnahme zu den Beihilfen, derentwegen die Kommission das Verfahren einleitet, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung an folgende Anschrift auf:

Europäische Kommission
 Generaldirektion Wettbewerb
 Direktion A
 B-1049 Brüssel
 Fax (32-2) 296 41 04.

Alle Stellungnahmen werden Italien übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

ZUSAMMENFASSUNG

Mit Schreiben Nr. 542 vom 15. Januar 2001 — Eingangsvermerk SG(2001)A/787 des Generalsekretariats der Kommission vom 18. Januar 2001 — machten die italienischen Behörden gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag Mitteilung über den Entwurf einer Beihilferegelung zur Gewährung von Anreizen an Schiffseigner für die Abschaffung von Einhüllen-Tankschiffen ab 20 Jahren Nutzungsdauer.

Die italienischen Behörden bezwecken damit, die Außerdienststellung von über 20 Jahre alten Einhüllen-Tankschiffen, die demnächst sowohl durch internationales als auch durch Gemeinschaftsrecht vorgeschrieben wird, zu beschleunigen und auf diese Weise rascher zu erreichen, dass die Gemeinschaftsgewässer sicherer werden.

Diese Regelung begünstigt Reedereien, die für die Beförderung von Rohöl oder Ölprodukten und Chemikalien ausgerüstete Tankschiffe von über 1 000 Tonnen Tragfähigkeit besitzen, welche

— vor dem 30. September 2000 im Besitz der Reederei gewesen sein müssen,

— vor diesem Datum unter italienischer Flagge registriert waren ⁽¹⁾,

— am 31. Dezember 1999 über 20 Jahre genutzt wurden und

— zum Abwracken verkauft werden bzw. deren Abwracken vorbestimmt ist. Das Abwracken muss zwischen dem 1. Januar 2000 und dem 31. Dezember 2002 beginnen und innerhalb von sechs Monaten abgeschlossen sein.

⁽¹⁾ Voraussetzung für das Eigentum an Schiffen unter italienischer Flagge ist laut Artikel 143 des italienischen Schifffahrtsgesetzes

- a) entweder, dass über 50 % einer natürlichen oder juristischen Person oder einer Organisation mit Sitz in Italien oder einem anderen EU-Mitgliedstaat gehören,
- b) oder bei Schiffseignern mit Sitz außerhalb der Gemeinschaft, dass eine ständige Organisation auf italienischem Hoheitsgebiet, deren Geschäftsführung einer natürlichen oder juristischen Person mit italienischer oder EU-Staatsangehörigkeit und Sitz am Heimathafen des Schiffes übertragen ist, den Betrieb des Schiffes direkt kontrolliert und die volle Verantwortung dafür trägt.

Die Schiffseigner erhalten Beihilfen von 0,25 Mio. ITL (etwa 129,11 EUR⁽²⁾) pro dwt Tonne Tragfähigkeit⁽³⁾ bis zu einem Höchstmaß von 30 000 dwt. Daher läge der Höchstbetrag an Beihilfe für ein einzelnes Schiff bei 7 500 Mio. ITL (3 873 427 EUR). Der Beihilfebtrag, den ein einzelner Schiffseigner erhalten kann, bemisst sich nach der Anzahl derjenigen seiner Schiffe, die den Kriterien genügen.

In dem Gesetz wird nicht ausdrücklich vorgeschrieben, wie die Beihilfe eingesetzt werden sollte, noch werden bestimmte Investitionen, Projekte oder Aktionen angegeben, die die begünstigten Reedereien zu tätigen hätten, um die Beihilfe zu erhalten. Die Beihilfe wird jedoch unter der Bedingung gewährt, sie innerhalb von 18 Monaten wieder in die Geschäftstätigkeit der Reederei zu investieren.

Laut offiziellen Angaben über den betroffenen Markt wurden in der italienischen Küstenschifffahrt von 31 Mio. t petrochemischer Erzeugnisse 30,1 Mio. t auf Schiffen unter italienischer Flagge befördert. Das ergibt einen Anteil von 97 % auf einem Markt, der nach geltendem Gemeinschaftsrecht seit dem 1. Januar 1999 dem Wettbewerb unterliegt. Die besagte Regelung betrifft auch eine begrenzte Anzahl von Tankschiffen unter italienischer Flagge (14), die auf dem internationalen Markt betrieben werden und italienische Häfen anlaufen; mit dieser Tätigkeit stehen sie seit langem sowohl im europäischen als auch im weltweiten Wettbewerb.

Auf Gemeinschaftsebene gilt das klare Ziel, größere biologische und ökologische Schäden durch Unfälle mit alten Schiffen und solchen, die gefährliche und potenziell umweltschädliche Güter befördern, zu verhindern.

Nach dem Untergang des Einhüllen-Öltankschiffs „Erika“ im Dezember 1999 legte die Kommission im März des Jahres 2000 eine Mitteilung über die Sicherheit des Erdöltransports zur See⁽⁴⁾ vor, in der sie drei kurzfristige Maßnahmen vorschlug:

- schärfere Kontrolle der Schiffe, die Gemeinschaftshäfen nutzen;
- strengere Überwachung der Klassifikationsgesellschaften und
- eine Beschleunigung des Zeitplans gegenüber der früheren, im Rahmen der IMO zuvor vereinbarten Planung für die Verbannung von Einhüllen-Öltankschiffen aus den Gewässern der EU.

Würdigung

Die fragliche Maßnahme bedeutet eine Begünstigung bestimmter Unternehmen, wird aus staatlichen Mitteln bestritten, ist

⁽²⁾ Festgelegter Wechselkurs von 1 EUR = 1 936,27 ITL.

⁽³⁾ Tonne Tragfähigkeit (deadweight ton): Maßeinheit für das Gewicht der Ladungsmenge, die ein Schiff befördern darf. Sie gibt das Höchstgewicht von Ladung, Vorräten, Treibstoff und Brauchwasser an, die bis zum Eintauchen der Ladelinie an Bord genommen werden können.

⁽⁴⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Sicherheit des Erdöltransports zur See. KOM(2000) 142 endg. vom 21. März 2000.

selektiver Art, beeinträchtigt den Handel zwischen den Mitgliedstaaten und könnte den Wettbewerb verfälschen. Damit stellt sie eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag dar und ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar, es sei denn, sie fiel unter eine der im EG-Vertrag vorgesehenen Ausnahmen.

Die besagte Beihilfemaßnahme scheint keiner der im EG-Vertrag vorgesehenen Ausnahmen für Beihilfen zu entsprechen, außer möglicherweise den Leitlinien für staatliche Umweltbeihilfen; an der Vereinbarkeit der Regelung mit umweltpolitischen Zielen bestehen jedoch Zweifel, insbesondere da

- die Beihilferegelung auf über 20 Jahre alte Einhüllen-Öltankschiffe beschränkt ist;
- sie den Ankauf von unter 20 Jahre alten Einhüllen-Öltankschiffen als Ersatz zulässt und
- keinerlei Verpflichtungen dahin gehend bestehen, wie die bezogenen Mittel zu reinvestieren sind, und darauf bezogene quantifizierbare Beihilfeintensitäten fehlen.

WORTLAUT DES SCHREIBENS

„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 cabotag-

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 «sovraccapacità 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.

Mitteilung der Kommission, in der die in der Gemeinschaft eingerichteten und in Betrieb genommenen Freizonen veröffentlicht werden

(2002/C 50/05)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Gemäß Artikel 802 der Verordnung (EWG) Nr. 2454/93 der Kommission vom 2. Juli 1993 mit Durchführungsvorschriften zu der Verordnung (EWG) Nr. 2913/92 des Rates zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaften; nachfolgend das Verzeichnis der ihr von den Mitgliedstaaten gemeldeten Freizonen, die in der Gemeinschaft eingerichtet und in Betrieb sind.

Land	Freizone (Kontrolltyp I)	Freizone (Kontrolltyp II)	Adresse der Zollbehörde (Artikel 804 ZK-DVO)
DÄNEMARK	Københavns Frihavn (Freihafen Kopenhagen)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
DEUTSCHLAND	Freihafen Bremen		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Land	Freizone (Kontrolltyp I)	Freizone (Kontrolltyp II)	Adresse der Zollbehörde (Artikel 804 ZK-DVO)
GRIECHISCHE REPUBLIK	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Freizone Piräus)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Freizone Thessaloniki)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Freizone Heraklion)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
SPANIEN	Zona franca de Barcelona (Freizone Barcelona)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz (Freizone Cádiz)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Vigo (Freizone Vigo)		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 (Freizone Las Palmas de Gran Canaria)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
FRANKREICH	Zone franche du Verdon — Port de Bordeaux (Freizone du Verdon — Port de Bordeaux)		Direction interrégionale des douanes de Bordeaux 1, Quai de la Douane BP 60 F-33024 Bordeaux Tel. (33-05) 57 81 03 60 Fax (33-05) 56 44 82 46
IRLAND		Ringaskiddy Free Port (Freihafen Ringaskiddy)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone (Freizone Shannon)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Land	Freizone (Kontrolltyp I)	Freizone (Kontrolltyp II)	Adresse der Zollbehörde (Artikel 804 ZK-DVO)
ITALIEN	Punto franco di Trieste (Freizone Triest)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Freizone Venedig)		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) Freizone Madeira — (Caniçal)		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministerio das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
FINNLAND	Lappeenrannan Vapaa- alue (Freizone Lappeenranta)		Lappeenrannan tullit PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Freihafen Hangon)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
VEREINIGTES KÖNIGREICH		Liverpool Free Zone (Freizone Liverpool)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Freizone Flughafen Prestwick)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man) (Freizone Flughafen Ronaldsway — Ballasala, Isle of Man)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Freizone Southampton)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Freizone Tilbury)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Freizone im Hafen von Sheerness)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone (Freizone Humberside)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

III

(Bekanntmachungen)

KOMMISSION

Durchführung von Linienflugdiensten

Ausschreibung der Republik Frankreich gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates für die Durchführung von Linienflugdiensten von/nach Straßburg

(2002/C 50/06)

(Text von Bedeutung für den EWR)

1. **Einleitung:** Gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 des Rates vom 23.7.1992 über den Zugang von Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft zu Strecken des innergemeinschaftlichen Flugverkehrs hat Frankreich mit Wirkung vom 25.3.2001 die im Linienflugverkehr zwischen Straßburg einerseits und Lissabon und Mailand andererseits auferlegten und im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 385 vom 19.12.1997 veröffentlichten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen geändert. Die Einzelheiten dieser neuen gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen wurden im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 348 vom 5.12.2000 veröffentlicht.

Die Ausschreibungen werden für jede der folgenden Verbindungen einzeln durchgeführt:

- Straßburg-Lissabon,
- Straßburg-Mailand (Malpensa/Linate/Bergame).

Sofern am 1.5.2002 kein Luftfahrtunternehmen den betreffenden Linienflugverkehr entsprechend den auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und ohne die Beantragung einer Ausgleichszahlung aufgenommen hat oder im Begriff ist aufzunehmen, wird Frankreich im Rahmen des Verfahrens des Artikels 4 Absatz 1 Buchstabe d der vorgenannten Verordnung den Zugang zu dieser Strecke einem einzigen Luftfahrtunternehmen vorbehalten und das Recht zur Durchführung dieser Flugdienste für einen Zeitraum vom 1.6.2002 bis zum Tag vor dem Beginn der Sommer-Flugplanperiode 2004 im Zuge einer Ausschreibung vergeben.

Die Bieter können Gebote für die Bedienung von beiden der oben genannten Verbindungen vorlegen, insbesondere wenn dadurch der Umfang der geforderten Ausgleichszahlung verringert werden kann. Sie müssen jedoch für jede Strecke den jeweiligen Ausgleichsbetrag im Einzelnen angeben, gegebenenfalls aufgeschlüsselt nach den verschiedenen Szenarien, die sich ergeben, wenn ihr Gebot nur zum Teil angenommen wird.

2. **Leistungsbeschreibung:** Für jede der in Absatz 1 genannten Verbindungen Durchführung von Linienflugdiensten ab dem 1.6.2002 entsprechend den für diese Strecken auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen, die

im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* Nr. C 348 vom 5.12.2000 veröffentlicht wurden.

3. **Teilnahme an der Ausschreibung:** Die Teilnahme steht jedem Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft offen, das im Besitz einer gültigen Betriebsgenehmigung ist, die ihm gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 2407/92 des Rates vom 23.7.1992 über die Erteilung von Betriebsgenehmigungen an Luftfahrtunternehmen erteilt wurde.
4. **Verfahren:** Für jede dieser Ausschreibungen gelten die Bestimmungen der Buchstaben d), e), f), g), h) und i) von Absatz 1 des Artikels 4 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92.
5. **Ausschreibungsunterlagen:** Die vollständigen Ausschreibungsunterlagen umfassen die jeweiligen Ausschreibungsbedingungen, den Vertrag über die Auferlegung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen sowie seinen technischen Anhang (eine Kurzinformation über die demographische und sozioökonomische Situation des Einzugsbereichs des Flughafens Straßburg, eine Kurzinformation über den Flughafen Straßburg, eine Marktstudie, eine Kurzinformation über das Europäische Parlament sowie eine Beschreibung der gemeinschaftlichen Verpflichtungen, die am 5.12.2000 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht wurden). Die Unterlagen sind unentgeltlich erhältlich bei:

Ministère des affaires étrangères, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16, Tel. (+33) 1 43 17 77 99, Telefax (+33) 1 43 17 77 69.

6. **Finanzieller Ausgleich:** In den Geboten muss ausdrücklich die Höhe der Ausgleichsleistung genannt werden, die für die Bedienung der betreffenden Strecke ab der geplanten Aufnahme des Dienstes bis zum Tag vor dem Beginn der Sommer-Flugplanperiode 2004 gefordert wird (aufgeschlüsselt nach Perioden, wobei die erste sich vom 1.6.2002 bis zum Ende der Winter-Flugplanperiode 2002/2003 erstreckt und die zweite vom Beginn der Sommer-Flugplanperiode 2003 bis zum Ende der Winter-Flugplanperiode 2003/2004). Die zu leistende Ausgleichszahlung wird für jede Periode nachträglich anhand der nachgewiesenen Aufwendungen und Einnahmen des Flugdienstes festgesetzt, übersteigt jedoch in keinem Fall den im Gebot genannten Betrag.

7. **Tarife:** Die Bieter geben in ihren Geboten die vorgesehenen Tarife sowie die Bedingungen für deren Anpassung an.
8. **Laufzeit, Änderung und Kündigung des Vertrags:** Vertragsbeginn ist der 1.6.2002. Der Vertrag endet am Tag vor dem Beginn der IATA-Sommerflugplanperiode 2004. Die Durchführung des Vertrags wird für jede Betriebsperiode in Zusammenarbeit mit dem Luftfahrtunternehmen überprüft. Im Falle einer unvorhergesehenen Änderung der Bedingungen der Durchführung der Flugdienste kann die Ausgleichsleistung revidiert werden.

Gemäß den am 5.12.2000 im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlichten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen können die Flugdienste von dem ausgewählten Luftfahrtunternehmen nur unter Einhaltung einer mindestens sechsmonatigen Kündigungsfrist eingestellt werden.

9. **Vertragsstrafen:** Die Nichteinhaltung der in Artikel 8 genannten Kündigungsfrist durch das Luftfahrtunternehmen ist mit einer Vertragsstrafe belegt. Diese Strafe beträgt:
- in der ersten Betriebsperiode je Karenzmonat das Dreifache des für die ersten Monate der Durchführung des Dienstes festgestellten mittleren Defizits, multipliziert mit der Zahl der Karenzmonate;
 - in der folgenden Betriebsperiode je Karenzmonat das Dreifache des für die vorangegangene Periode festgestellten monatlichen Defizits, multipliziert mit der Zahl der Karenzmonate.

Kann das Luftfahrtunternehmen den Flugdienst wegen höherer Gewalt nicht durchführen, kann die Ausgleichszahlung anteilmäßig entsprechend den nicht durchgeführten Flügen gekürzt werden.

Führt das Luftfahrtunternehmen den Flugdienst aus anderen Gründen als höherer Gewalt nicht durch oder erfüllt es die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen nicht, können die Industrie- und Handelskammer Straßburg oder das Außenministerium:

- den Betrag der Ausgleichszahlung anteilmäßig entsprechend den nicht durchgeführten Flügen kürzen;
- vom Luftfahrtunternehmen eine Begründung verlangen, ist diese nicht zufriedenstellend, kann der Vertrag beendet werden.

Diese Vertragsstrafen gelten unbeschadet der Anwendung der Bestimmungen des Artikels R.330-20 des französischen Luftverkehrsgesetzes.

10. **Einreichung der Gebote:** Die Gebote sind spätestens fünf Wochen nach Veröffentlichung dieser Ausschreibung im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* bis um 17.00 Uhr (Ortszeit) per Einschreiben mit Rückschein (maßgebend ist das Datum des Poststempels) an nachstehende Anschrift zu senden oder gegen Empfangsbestätigung dort zu hinterlegen:

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

11. **Gültigkeit der Ausschreibung:** Jede dieser Ausschreibungen gilt gemäß Artikel 4 Absatz 1 Buchstabe d Satz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 2408/92 nur, sofern vor dem 1.5.2002 kein Luftfahrtunternehmen der Gemeinschaft ein Programm zur Bedienung der Strecke ab dem 1.6.2002 entsprechend den auferlegten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen vorlegt, ohne eine finanzielle Ausgleichsleistung zu fordern.

HINWEIS

Am 26. Februar 2002 erscheint im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* C 51 A der „Gemeinsame Sortenkatalog für landwirtschaftliche Pflanzenarten — Elfte Ergänzung zur 21. Gesamtausgabe“.

Die Abonnenten des *Amtsblatts* erhalten unentgeltlich die der Zahl und der/den Sprachfassung(en) ihrer Abonnements entsprechenden Exemplare. Sie sind gebeten, den untenstehenden Bestellschein ordnungsgemäß ausgefüllt und mit ihrer „Matrikelnummer“ (dem Code, der links auf jedem Etikett erscheint und mit O/. beginnt) versehen zurückzusenden. Die kostenlose Bereitstellung des *Amtsblatts* wird während eines Jahres ab dem jeweiligen Erscheinungsdatum gewährleistet.

Nicht abonnierte Interessenten können dieses *Amtsblatt* gegen Bezahlung bei dem für ihr Land zuständigen Vertriebsbüro bestellen oder sich unmittelbar an das Amt für amtliche Veröffentlichungen, Vertriebsdienst, L-2985 Luxemburg, wenden, das ihre Bestellung an das zuständige Vertriebsbüro weiterleiten wird.

BESTELLSCHEIN

Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

Vertriebsdienst
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg

Ich bin Abonnent des *Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften*.

Meine Matrikelnummer lautet: O/.

Bitte schicken Sie mir . . . kostenlose(s) Exemplar(e) des **Amtsblatts C 51 A/2002**.

Ich bestelle . . . zusätzliche(s) Exemplar(e) gegen Bezahlung.

Sprache(n):

Ich bin nicht Abonnent des *Amtsblatts der Europäischen Gemeinschaften* und bestelle gegen Bezahlung . . . **Exemplar(e)**.

Sprache(n):

Name:

Anschrift:

.....

Datum: Unterschrift: