

Έκδοση  
στην ελληνική γλώσσα

## Ανακοινώσεις και Πληροφορίες

<u>Ανακοίνωση αριθ.</u>	Περιεχόμενα	Σελίδα
	<b>I Ανακοινώσεις</b>	
	<b>Συμβούλιο</b>	
2002/C 50/01	Ψήφισμα του Συμβουλίου της 14ης Φεβρουαρίου 2002 για την προώθηση της γλωσσικής πολυμορφίας και της εκμάθησης γλωσσών στο πλαίσιο της υλοποίησης των στόχων του Ευρωπαϊκού Έτους Γλωσσών 2001 .....	1
2002/C 50/02	Ψήφισμα του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών, συνελθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου της 14ης Φεβρουαρίου 2002 σχετικά με την προστιθέμενη αξία της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων στο πλαίσιο της ανάπτυξης της κοινοτικής δράσης για τη νεολαία .....	3
	<b>Επιτροπή</b>	
2002/C 50/03	Ισοτιμίες του ευρώ .....	6
2002/C 50/04	Κρατική ενίσχυση — Ιταλία — Ενίσχυση C 97/2001 (ex N 93/2001) — Διάλυση και ανανέωση του ιταλικού στόλου δεξαμενόπλοιων — Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ (!) .....	7
2002/C 50/05	Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη δημοσίευση του καταλόγου για την ύπαρξη και λειτουργία ελευθέρων ζωνών στην Κοινότητα (!) .....	16

### II Προπαρασκευαστικές πράξεις

.....

Ανακοίνωση αριθ.

Περιεχόμενα (συνέχεια)

Σελίδα

III Πληροφορίες

**Επιτροπή**

2002/C 50/06

Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών — Προσκλήσεις υποβολής προσφορών που προκηρύσσονται από τη Γαλλία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών με αναχώρηση από το Στρασβούργο <sup>(1)</sup> ..... 19

---

**Ανακοίνωση** (βλέπε σελίδα 3 του εξωφύλλου)



<sup>(1)</sup> Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Στις 26 Φεβρουαρίου 2002 θα δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 51 A ο «Κοινός κατάλογος των ποικιλιών των ειδών των γεωργικών φυτών — Ενδέκατο συμπλήρωμα στην εικοστή πρώτη πλήρη έκδοση».

Αυτή η Επίσημη Εφημερίδα διατίθεται δωρεάν στους συνδρομητές της Επίσημης Εφημερίδας σε τόσα αντίτυπα όσο και ο αριθμός των γλωσσικών εκδόσεων που περιλαμβάνει(-ουν) η (οι) συνδρομητή(-ές) τους. Οι συνδρομητές παρακαλούνται να επιστρέψουν το παρακάτω δελτίο παραγγελίας, κατάλληλα συμπληρωμένο, αναφέροντας τον αριθμό τους «μητρώο συνδρομητή» (ο κωδικός αυτός εμφανίζεται στα αριστερά κάθε ετικέτας και αρχίζει ως εξής: O/. . . . .). Η παροχή δωρεάν αντιτύπων και η διαθεσιμότητά τους εξασφαλίζονται επί ένα έτος από την ημερομηνία της δημοσίευσης της συγκεκριμένης Επίσημης Εφημερίδας.

Οι ενδιαφερόμενοι μη συνδρομητές μπορούν να παραγγείλουν αυτή την Επίσημη Εφημερίδα έναντι καταβολής του αντιτίμου της στο γραφείο πωλήσεων που είναι αρμόδιο για τη χώρα τους ή στην Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Υπηρεσία Πωλήσεων, L-2985 Λουξεμβούργο, που θα διαβιβάσει την εντολή στο εν λόγω γραφείο πωλήσεων.

---

## ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

### Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Υπηρεσία Πωλήσεων  
2, rue Mercier  
L-2985 Λουξεμβούργο

**Είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο αριθμός του μητρώου μου είναι: O/. . . . .

Σας παρακαλώ να μου στείλετε το (τα) δωρεάν . . . αντίτυπο(-α) της **Επίσημης Εφημερίδας C 51 A/2002** που δικαιούμαι ως συνδρομητής.

**Παραγγέλλω** επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες): .....

**Δεν είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και παραγγέλλω επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες): .....

Όνομα: .....

Διεύθυνση: .....

Ημερομηνία: ..... Υπογραφή: .....

## I

(Ανακοινώσεις)

## ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

## ΨΗΦΙΣΜΑ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 14ης Φεβρουαρίου 2002

για την προώθηση της γλωσσικής πολυμορφίας και της εκμάθησης γλωσσών στο πλαίσιο της υλοποίησης των στόχων του Ευρωπαϊκού Έτους Γλωσσών 2001

(2002/C 50/01)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

ΕΧΟΝΤΑΣ ΥΠΟΨΗ:

- (1) Το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 31ης Μαρτίου 1995, για τη βελτίωση της ποιότητας και της διαφοροποίησης όσον αφορά την εκμάθηση και τη διδασκαλία των γλωσσών στα πλαίσια των εκπαιδευτικών συστημάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>(1)</sup>, σύμφωνα με το οποίο θα πρέπει να παρέχεται στους μαθητές η δυνατότητα, κατά γενικό κανόνα, να μαθαίνουν δύο γλώσσες της Ένωσης πέραν της μητρικής ή των μητρικών·
- (2) την ευθύνη των κρατών μελών για το περιεχόμενο της διδασκαλίας και την οργάνωση των εκπαιδευτικών συστημάτων και την πολιτιστική και γλωσσική τους ποικιλομορφία·
- (3) τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής του 1995 με τίτλο «Διδασκαλία και μάθηση: Προς την κοινωνία της γνώσης»·
- (4) τα συμπεράσματα του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1995, ως προς τη γλωσσική ποικιλομορφία και το γλωσσικό πλουραλισμό στην Ευρωπαϊκή Ένωση·
- (5) το ψήφισμα του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1997, σχετικά με τη διδασκαλία των γλωσσών της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε πρώιμη παιδική ηλικία<sup>(2)</sup>·
- (6) Τα συμπεράσματα της Προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισαβόνας, της 23ης και 24ης Μαρτίου 2000, σύμφωνα με τα οποία η γνώση ξένων γλωσσών περιλαμβάνεται σε ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο καθορισμού βασικών δεξιοτήτων·
- (7) την απόφαση αριθ. 1934/2000/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουλίου 2000, για την ανακήρυξη του 2001 ως ευρωπαϊκού έτους γλωσσών<sup>(3)</sup>·
- (8) το άρθρο 22 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, της 7ης Δεκεμβρίου 2000<sup>(4)</sup>, το οποίο

δέχτηκε με ικανοποίηση το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας και στο οποίο δηλώνεται ότι η Ένωση σέβεται την πολιτιστική, θρησκευτική και γλωσσική πολυμορφία·

- (9) το ψήφισμα του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών συνελθόντων στα πλαίσια του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2000, για την κοινωνική ένταξη των νέων<sup>(5)</sup>, το οποίο εγκρίθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας·
- (10) την απόφαση του Συμβουλίου, της 19ης Ιανουαρίου 2001, σχετικά με τις κατευθυντήριες γραμμές για την πολιτική των κρατών μελών στον τομέα της απασχόλησης για το έτος 2001<sup>(6)</sup>, και ιδίως τον οριζόντιο στόχο όσον αφορά τη διαβίου μάθηση·
- (11) την έκθεση του Συμβουλίου Παιδείας, της 12ης Φεβρουαρίου 2001, για τους συγκεκριμένους μελλοντικούς στόχους των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης που υποβλήθηκε στο Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Στοκχόλμης και περιλαμβάνει ρητώς ως έναν από τους στόχους της τη βελτίωση της διδασκαλίας ξένων γλωσσών και τα συμπεράσματα του Συμβουλίου της 28ης Μαΐου 2001 για τη συνέχεια που θα δοθεί στην έκθεση·
- (12) το υπόμνημα του 2000 της Επιτροπής σχετικά με τη διαβίου μάθηση, βάσει του οποίου άρχισε ευρεία συζήτηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο και στα κράτη μέλη όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο μπορούν να υλοποιηθούν συνολικές και συνεκτικές στρατηγικές για τη διαβίου μάθηση, μεταξύ άλλων στον τομέα της εκμάθησης γλωσσών·
- (13) τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Ιουλίου 2001, για την ενδοκοινοτική κινητικότητα των σπουδαστών, των επιμορφωμένων ατόμων, των εθελοντών, των εκπαιδευτικών και των εκπαιδευτών εντός της Κοινότητας<sup>(7)</sup>·
- (14) τις δραστηριότητες που ανέπτυξε το Συμβούλιο της Ευρώπης στον τομέα της προώθησης της γλωσσικής πολυμορφίας και της εκμάθησης γλωσσών.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 207 της 12.8.1995, σ. 1.<sup>(2)</sup> ΕΕ C 1 της 31.1.1998, σ. 2.<sup>(3)</sup> ΕΕ L 232 της 14.9.2000, σ. 1.<sup>(4)</sup> ΕΕ C 364 της 18.12.2000, σ. 1.<sup>(5)</sup> ΕΕ C 374 της 28.12.2000, σ. 5.<sup>(6)</sup> ΕΕ L 22 της 24.1.2001, σ. 18.<sup>(7)</sup> ΕΕ L 215 της 9.8.2001, σ. 30.

## ΥΠΟΓΡΑΜΜΙΖΕΙ ΤΑ ΕΞΗΣ:

- (1) η γλωσσομάθεια είναι μια από τις βασικές δεξιότητες που πρέπει να κατέχει κάθε πολίτης, προκειμένου να συμμετέχει αποτελεσματικά στην Ευρωπαϊκή κοινωνία της γνώσης και, συνεπώς, προάγει τόσο την ένταξη στην κοινωνία όσο και την κοινωνική συνοχή· η πλήρης γνώση της μητρικής γλώσσας ή γλωσσών μπορεί να διευκολύνει την εκμάθηση άλλων γλωσσών·
- (2) η γλωσσομάθεια παίζει σημαντικό ρόλο στην προαγωγή της κινητικότητας, τόσο στον τομέα της παιδείας όσο και για επαγγελματικούς, πολιτιστικούς και προσωπικούς λόγους·
- (3) η γλωσσομάθεια ευνοεί επίσης την ευρωπαϊκή συνοχή, υπό το φως της διεύρυνσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης·
- (4) όλες οι ευρωπαϊκές γλώσσες έχουν την αυτή πολιτιστική αξία και αξιοπρέπεια και αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των πολιτισμικών και πολιτιστικών παραδόσεων της Ευρώπης.

## ΥΠΕΝΘΥΜΙΖΕΙ ΤΑ ΕΞΗΣ:

το ευρωπαϊκό έτος γλωσσών 2001, το οποίο διοργανώθηκε σε συνεργασία με το Συμβούλιο της Ευρώπης, τονώνει τη συνείδηση της γλωσσικής πολυμορφίας και προωθεί την εκμάθηση γλωσσών·

η έκθεση του Συμβουλίου Παιδείας, της 12ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με τους συγκεκριμένους μελλοντικούς στόχους των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης, η οποία περιλαμβάνει ρητώς και τη βελτίωση της εκμάθησης ξένων γλωσσών μεταξύ των στόχων της, θα πρέπει να εφαρμόζεται βάσει λεπτομερούς προγράμματος εργασιών που θα καθορισθεί σε κοινή έκθεση του Συμβουλίου και της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Βαρκελώνης.

## ΕΠΙΒΕΒΑΙΩΝΕΙ:

τους στόχους που καθορίζονται στο άρθρο 2 της απόφασης αριθ. 1934/1000/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Ιουλίου 2000, για την ανακήρυξη του 2001 ως ευρωπαϊκού έτους γλωσσών, ενόψει της περαιτέρω υλοποίησης των στόχων αυτών.

ΚΑΛΕΙ τα κράτη μέλη εντός του πλαισίου, των ορίων και των προτεραιοτήτων των αντίστοιχων πολιτικών, νομικών, δημοσιονομικών συστημάτων τους και των συστημάτων τους εκπαίδευσης και κατάρτισης:

- (1) Να λαμβάνουν τα μέτρα που κρίνουν κατάλληλα για να προσφέρουν στους μαθητές, στο μέτρο του δυνατού, τη δυνατότητα να μαθαίνουν δύο, ή, όπου χρειάζεται, περισσότερες γλώσσες πέραν των μητρικών, και να προωθείται η εκμάθηση ξένων γλωσσών από άλλους στο πλαίσιο της δια βίου μάθησης, λαμβάνοντας υπόψη τις ποικίλες ανάγκες του κοινού στόχου και τη σημασία της παροχής ισότιμης πρόσβασης στις ευκαιρίες μάθησης. Προκειμένου να προωθηθεί η συνεργασία και η κινητικότητα σε όλη την Ευρώπη, η προσφορά γλωσσών θα πρέπει να έχει τη μεγαλύτερη δυνατή ποικιλία, συμπεριλαμβανομένων των γλωσσών γεγονικών χωρών και/ή περιοχών.

- (2) Να μεριμνούν ώστε τα προγράμματα σπουδών και οι εκπαιδευτικοί στόχοι να προωθούν από νεαρή ηλικία τη διαμόρφωση θετικής στάσης έναντι άλλων γλωσσών και πολιτισμών και να ενθαρρύνουν δεξιότητες στον τομέα της διαπολιτισμικής επικοινωνίας.
- (3) Να προωθούν την εκμάθηση γλωσσών στην επαγγελματική κατάρτιση, λαμβάνοντας υπόψη τη θετική επίδραση της γλωσσομάθειας στην κινητικότητα και στην ικανότητα προς απασχόληση.
- (4) Να διευκολύνουν την ενσωμάτωση των αλλοφώνων στο εκπαιδευτικό σύστημα και στην ευρύτερη κοινωνία, φροντίζοντας, μέσω της λήψης μέτρων, και για τη βελτίωση της γνώσης τους της επίσημης γλώσσας ή γλωσσών διδασκαλίας, με σεβασμό για τη γλώσσα και τον πολιτισμό της χώρας καταγωγής τους.
- (5) Να προωθούν την εφαρμογή καινοτόμων παιδαγωγικών μεθόδων, ιδίως δια της κατάρτισης εκπαιδευτικών.
- (6) Να ενθαρρύνουν τους μελλοντικούς καθηγητές ξένων γλωσσών να αξιοποιήσουν τα σχετικά ευρωπαϊκά προγράμματα για να κάνουν ένα μέρος των σπουδών τους σε μια χώρα ή περιοχή μιας χώρας, στην οποία η γλώσσα που θα διδάσκουν αργότερα είναι η επίσημη γλώσσα.
- (7) Να οργανώσουν συστήματα επικύρωσης των γλωσσικών ικανοτήτων, με βάση το κοινό πλαίσιο αναφοράς για τις γλώσσες που αναπτύχθηκε από το Συμβούλιο της Ευρώπης, τα οποία να λαμβάνουν επαρκώς υπόψη τις ικανότητες που αποκτήθηκαν μέσω άτυπων μορφών μάθησης.
- (8) Να ενθαρρύνουν την ευρωπαϊκή συνεργασία με στόχο την προώθηση της διαφάνειας των τυπικών προσόντων και τη διασφάλιση της ποιότητας στη διδασκαλία γλωσσών.
- (9) Να έχουν επίγνωση του πλούτου της γλωσσικής πολυμορφίας της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, στα πλαίσια των προαναφερθέντων στόχων, και ως εκ τούτου να ενθαρρύνουν, μεταξύ άλλων, τη συνεργασία μεταξύ επίσημων κέντρων ή άλλων πολιτιστικών ιδρυμάτων διάδοσης των γλωσσών και του πολιτισμού των κρατών μελών.

## ΚΑΛΕΙ την Επιτροπή:

- (1) Να υποστηρίζει τα κράτη μέλη κατά την εφαρμογή των ως άνω συστάσεων·
- (2) Να λαμβάνει υπόψη, σε αυτό το πλαίσιο, την αρχή της γλωσσικής ποικιλομορφίας στις σχέσεις της με τις τρίτες χώρες και τις υποψήφιες χώρες·
- (3) Να υποβάλει προτάσεις, ως τις αρχές του 2003, σχετικά με δράσεις για την προώθηση της γλωσσικής ποικιλομορφίας και της εκμάθησης γλωσσών, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη συνέπεια με την εφαρμογή της έκθεσης ως προς τους μελλοντικούς συγκεκριμένους στόχους των συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης.

## ΨΗΦΙΣΜΑ

του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών, συνελθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου

της 14ης Φεβρουαρίου 2002

σχετικά με την προστιθέμενη αξία της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων στο πλαίσιο της ανάπτυξης της κοινοτικής δράσης για τη νεολαία

(2002/C 50/02)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ, ΣΥΝΕΛΘΟΝΤΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η συνθήκη προβλέπει ότι η δράση της Κοινότητας έχει ως στόχο να ευνοεί την ανάπτυξη προγραμμάτων ανταλλαγής νέων και διοργανωτών δραστηριοτήτων για νέους.
- (2) Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο υιοθέτησαν, με την απόφαση αριθ. 1031/2000/ΕΚ <sup>(1)</sup>, το πρόγραμμα κοινοτικής δράσης «Νεολαία». Το πρόγραμμα αυτό, που γνωρίζει αυξανόμενη επιτυχία σε όλα τα κράτη μέλη, περιλαμβάνει σημαντική πτυχή αφιερωμένη στην «Ευρωπαϊκή εθελοντική υπηρεσία», στην οποία ορίζεται σαφώς η διεθνική εθελοντική δραστηριότητα.
- (3) Στις συστάσεις που προέκυψαν από τη Διάσκεψη σχετικά με τη «Θέση των νέων στην Ευρώπη», που διοργάνωσαν η σουηδική προεδρία και η Επιτροπή στην Umeå από τις 16 έως τις 18 Μαρτίου 2001, τονίζεται ότι είναι σημαντικό να προσδιορισθεί σαφώς η θέση της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων σε ευρωπαϊκό επίπεδο.
- (4) Τα Ηνωμένα Έθνη κήρυξαν το έτος 2001 ως «Διεθνές έτος εθελοντών».
- (5) Στα συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου της Λισαβώνας, της 23ης και 24ης Μαρτίου 2000, ορίζεται ότι η Ευρωπαϊκή Ένωση απαιτεί μια συνολική στρατηγική με στόχο την προετοιμασία της μετάβασης σε μια οικονομία και μια κοινωνία βασισμένες στη γνώση και ότι, επομένως, πρέπει να προσαρμοσθούν τα υφιστάμενα πρότυπα μάθησης και εργασίας.
- (6) Το υπόμνημα της Επιτροπής σχετικά με τη δια βίου μάθηση, της 30ής Οκτωβρίου 2000, και οι προπαρασκευαστικές εργασίες της Επιτροπής ενόψει της ανακοίνωσής της με θέμα τη δια βίου μάθηση, έχουν ιδιαίτερη σημασία. Από τις συζητήσεις που διεξήχθησαν σχετικά με την πρόοδο κατά τα τελευταία εξάμηνα, έγινε προφανής η προστιθέμενη αξία της ανεπίσημης και άτυπης μάθησης που προκύπτει από την εθελοντική δραστηριότητα.
- (7) Το ψήφισμα του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών, συνελθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την κοινωνική ένταξη των νέων <sup>(2)</sup>, καλεί την Επιτροπή και

τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, να μελετήσουν τις προοπτικές κοινής εργασίας προκειμένου να αναπτυχθούν για όλους τους νέους που διαμένουν νομίμως σε κράτος μέλος, συνθήκες πλήρους συμμετοχής στην οικονομική και κοινωνική ζωή.

- (8) Στο σχέδιο δράσης σχετικά με την κινητικότητα που ενέκρινε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας, καθώς και στη σύσταση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Ιουλίου 2001, για την ενδοκοινοτική κινητικότητα των σπουδαστών, των επιμορφωμένων ατόμων, των εθελοντών, των εκπαιδευτικών και των εκπαιδευτών <sup>(3)</sup>, περιλαμβάνεται σειρά μέτρων για την προώθηση της κινητικότητας. Ιδίως, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο αναφέρουν στη σύσταση σχετικά με την κινητικότητα σειρά μέτρων τα οποία κρίνονται κατάλληλα από τα κράτη μέλη προκειμένου να αρθούν τα εμπόδια στην κινητικότητα των εθελοντών.
- (9) Το ψήφισμα του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών, συνελθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 2001, για την «προαγωγή της πρωτοβουλίας, του επιχειρηματικού πνεύματος και της δημιουργικότητας των νέων: από τον αποκλεισμό στη χειραφέτηση» <sup>(4)</sup>, υπογραμμίζει τη σημασία του δημιουργικού περιβάλλοντος ως πολύτιμης πηγής στήριξης.
- (10) Η δήλωση 38 για τις εθελοντικές δραστηριότητες, η οποία επισυνάπτεται στην Τελική Πράξη της συνθήκης του Άμστερνταμ, αναγνωρίζει ότι οι δραστηριότητες της εθελοντικής υπηρεσίας συμβάλλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της κοινωνικής αλληλεγγύης και ορίζει ότι η Κοινότητα θα ενθαρρύνει την ευρωπαϊκή διάσταση των οργανώσεων εθελοντικής παροχής υπηρεσιών, εξάγοντας ιδιαίτερα την ανταλλαγή πληροφοριών και εμπειριών, καθώς και τη συμμετοχή των νέων και των ηλικιωμένων στις εθελοντικές δραστηριότητες,

ΔΙΑΠΙΣΤΩΝΟΥΝ ΚΑΙ ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΥΝ ΟΤΙ:

1. Σε όλα τα κράτη μέλη, πολλοί νέοι συμμετέχουν σε διαφόρων μορφών εθελοντικές δραστηριότητες. Παρά τις διαφορές ανάμεσα στα κράτη μέλη, οι νέοι αποτελούν παντού σημαντικό τμήμα του συνόλου των εθελοντών στην Κοινότητα που συμμετέχουν ενεργά σε πρωτοβουλίες, σχέδια και σε μη κυβερνητικές οργανώσεις κοινωνικού και ανθρωπιστικού κυρίως χαρακτήρα και για την προαγωγή μιας δημοκρατικής κοινωνίας και βιώσιμης ανάπτυξης.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 117 της 18.5.2000, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ C 374 της 28.12.2000, σ. 5.

<sup>(3)</sup> ΕΕ L 215 της 9.8.2001, σ. 30.

<sup>(4)</sup> ΕΕ C 196 της 12.7.2001, σ. 2.

2. Οι διάφορες μορφές εθελοντικής δραστηριότητας των νέων, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο της δράσης της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με τίτλο «Ευρωπαϊκή εθελοντική υπηρεσία», το οποίο εντάσσεται στο πρόγραμμα δράσης «Νεολαία», έχουν κοινωνική προστιθέμενη αξία δεδομένου ότι:

α) μεταδίδουν οικουμενικές αξίες όσον αφορά τα ανθρώπινα δικαιώματα, τη δημοκρατία, τον αντιρατσισμό και την αλληλεγγύη, και τη βιώσιμη ανάπτυξη·

β) προάγουν την κοινωνική συμμετοχή, την εθελοντική κοινωνική στράτευση και την ενεργό συμμετοχή των πολιτών και ενισχύουν την κοινωνία των πολιτών σε όλα τα επίπεδα·

γ) προωθούν την κοινωνική ένταξη των νέων, συμβάλλουν στην ανάπτυξη της δημιουργικότητας, του επιχειρηματικού πνεύματος και της κοινωνικής καινοτομίας των νέων.

3. Η εθελοντική δραστηριότητα των νέων προσφέρει στους νέους μια ευκαιρία να αναπτύξουν ορισμένες προσωπικές και επαγγελματικές δεξιότητες, και, ως εκ τούτου, συμβάλλει στην μεγαλύτερη απασχολησιμότητα και στην κοινωνική συμμετοχή τους γενικότερα.

4. Οι οργανώσεις και τα σχέδια νέων έχουν ένα σημαντικό δυναμικό ως άτυπο και ανεπίσημο περιβάλλον μάθησης νέων, και συμβάλλουν, μεταξύ άλλων λόγω της ποικιλομορφίας τους, στην υλοποίηση της πολύμορφης δια βίου μάθησης που καλύπτει όλες τις πτυχές της.

5. Οι μη κυβερνητικές οργανώσεις, οι ενώσεις νέων και όλες οι άλλες οργανώσεις που δρουν στον τομέα της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων, διαδραματίζουν ειδικό ρόλο ως κοινωνικό πλαίσιο για την υλοποίηση των εθελοντικών δραστηριοτήτων των νέων, σε τοπικό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο.

6. Οι ίδιοι οι νέοι εθελοντές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη και την εφαρμογή σχεδίων στο πλαίσιο διαφόρων δράσεων του κοινοτικού προγράμματος δράσης «Νεολαία».

ΚΑΛΟΥΝ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ:

Να λαμβάνουν τα μέτρα που κρίνουν κατάλληλα για την εξάλειψη των νομικών και διοικητικών εμποδίων, προκειμένου να παρέχεται κάθε δυνατότητα για την εθελοντική δραστηριότητα των νέων σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

Να φροντίζουν ώστε η εθελοντική δραστηριότητα των νέων να μην περιορίζει ή υποκαθιστά τη δυννητική ή υφιστάμενη αμειβόμενη απασχόληση.

ΚΑΛΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΑ ΚΡΑΤΗ ΜΕΛΗ, ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΩΝ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΩΝ ΤΟΥΣ:

1. Να λαμβάνουν μέτρα για την ενίσχυση και την περαιτέρω ανάπτυξη του ρόλου της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων, με οδηγό, οσάκις ενδείκνυται, τους στρατηγικούς στόχους που διατυπώθηκαν από τα Ηνωμένα Έθνη στο πλαίσιο του Διεθνούς Έτους Εθελοντών.

2. Να επεξεργαστούν μια πολιτική σχετικά με την εθελοντική δραστηριότητα των νέων και να ενισχύσουν την ευρωπαϊκή συνεργασία στον τομέα αυτό, χρησιμοποιώντας τα εξής στοιχεία τα οποία απορρέουν από τους στρατηγικούς στόχους του ψηφίσματος των Ηνωμένων Εθνών με το οποίο ανακηρύσσεται το έτος 2001 ως Διεθνές Έτος Εθελοντών:

α) πρόσβαση και προώθηση της πληροφόρησης σχετικά με την εθελοντική δραστηριότητα, ώστε να ενισχύεται η διαμόρφωση θετικής εικόνας·

β) αναγνώριση και υποστήριξη της εθελοντικής δραστηριότητας, μεταξύ άλλων από τις αρχές σε όλα τα επίπεδα, την κοινή γνώμη, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, το εμπόριο, την εργοδοσία και την κοινωνία των πολιτών·

γ) υποστήριξη της εθελοντικής δραστηριότητας μέσα από κίνητρα και την κατάρτιση εθελοντών, των εκπαιδευτών τους και των συλλόγων τους·

δ) συγκρότηση δικτύου μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων φορέων, με ιδιαίτερη προσοχή για την προοπτική των ίδιων των νέων·

ε) φροντίδα για την ποιότητα της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων, συμπεριλαμβανομένων των πτυχών της υγείας και της ασφάλειας.

3. Να αναγνωρίσουν τη σημασία των εμπειριών που αποκτώνται στο πλαίσιο της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων και να φροντίζουν για τη συγκέντρωση και την ανταλλαγή ορθών πρακτικών σχετικά με την εθελοντική δραστηριότητα των νέων.

4. Να υποστηρίζουν όλους τους συμμετέχοντες φορείς στην υλοποίηση της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων.

5. Να βελτιώσουν τη δυνατότητα πρόσβασης των νέων στην εθελοντική δραστηριότητα και να αποφεύγουν κάθε μορφή κοινωνικού αποκλεισμού ή διακρίσεων.

6. Να προωθούν και να υποστηρίζουν την έρευνα γύρω από την εθελοντική δραστηριότητα των νέων μέσω της τακτικής παρακολούθησης των εξελίξεων στον τομέα αυτό και με τις κατάλληλες πολιτικές αποφάσεις.

7. Να ενθαρρύνουν τις μη κυβερνητικές οργανώσεις, τις οργανώσεις νέων και όλες τις λοιπές οργανώσεις που ασχολούνται με τον τομέα της εθελοντικής δραστηριότητας νέων, καθώς και τους ίδιους τους νέους εθελοντές, να συμμετέχουν στην κατάρτιση και την εφαρμογή της πολιτικής για την υποστήριξη της εθελοντικής δραστηριότητας των νέων, σε πνεύμα συμμετοχής και χρησιμοποιώντας την πείρα των εθελοντών και των ενώσεών τους.
8. Να εντάξουν αυτούς τους στόχους πολιτικής ή μέτρα στην ανασκόπηση που, ενδεχομένως, θα προκύψει από την Ευρωπαϊκή «Λευκή Βίβλο για τη Νεολαία», η οποία δημοσιεύτηκε από την Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων.

ΚΑΛΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

1. Να επιδιώκει συνεργίες μεταξύ των πρωτοβουλιών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, του Συμβουλίου της Ευρώπης και των πρωτο-

βουλιών άλλων διεθνών οργανισμών, τόσο σε στρατηγικό όσο και σε επιχειρησιακό επίπεδο.

2. Να λαμβάνει υπόψη τη σημαντική συνεισφορά νέων εθελοντών στις δραστηριότητες του προγράμματος «Νεολαία» και να εξετάζει, κατά την αξιολόγηση και την περαιτέρω ανάπτυξη του προγράμματος, πώς μπορεί να ενθαρρυνθεί περαιτέρω η εθελοντική δραστηριότητα των νέων.

ΕΚΦΡΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΘΥΜΙΑ:

Το παρόν ψήφισμα να συμβάλει στην ανάπτυξη της πολιτικής για τη συνεργασία στον τομέα της νεολαίας, τηρουμένης της αρχής της επικουρικότητας, ιδίως μέσω της αναγνώρισης της προστιθέμενης αξίας της εθελοντικής δραστηριότητας με και από τους νέους.



## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ισοτιμίες του ευρώ <sup>(1)</sup>

22 Φεβρουαρίου 2002

(2002/C 50/03)

<b>1 ευρώ</b>	=	7,4325	κορόνες Δανίας
	=	9,1548	κορόνες Σουηδίας
	=	0,6117	λίρες Αγγλίας
	=	0,8747	δολάρια ΗΠΑ
	=	1,3914	δολάρια Καναδά
	=	117,07	γιεν
	=	1,4796	φράγκα Ελβετίας
	=	7,762	κορόνες Νορβηγίας
	=	88,32	κορόνες Ισλανδίας <sup>(2)</sup>
	=	1,6975	δολάρια Αυστραλίας
	=	2,0859	δολάρια Νέας Ζηλανδίας
	=	10,023	ραντ Νοτίου Αφρικής <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> Πηγή: Ισοτιμίες αναφοράς που δημοσιεύονται από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

<sup>(2)</sup> Πηγή: Επιτροπή.

## ΚΡΑΤΙΚΗ ΕΝΙΣΧΥΣΗ — ΙΤΑΛΙΑ

**Ενίσχυση C 97/2001 (ex N 93/2001) — Διάλυση και ανανέωση του ιταλικού στόλου δεξαμενόπλοιων**

**Πρόσκληση για υποβολή παρατηρήσεων σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ**

(2002/C 50/04)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Με επιστολή της 20ής Δεκεμβρίου 2001 που αναδημοσιεύεται στην αυθεντική γλώσσα του κειμένου της επιστολής στις σελίδες που ακολουθούν την παρούσα περίληψη, η Επιτροπή κοινοποίησε στην Ιταλία την απόφασή της να κινήσει τη διαδικασία του άρθρου 88 παράγραφος 2 της συνθήκης ΕΚ σχετικά με την προαναφερθείσα ενίσχυση.

Τα ενδιαφερόμενα μέρη μπορούν να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί των ενισχύσεων για τις οποίες η Επιτροπή κινεί τη διαδικασία μέσα σε ένα μήνα από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας περίληψης και της επιστολής που ακολουθεί, στην ακόλουθη διεύθυνση:

Ευρωπαϊκή Επιτροπή,  
Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών,  
Διεύθυνση Α,  
B-1049 Bruxelles/Brussels,  
Φαξ (32-2) 296 41 04.

Οι παρατηρήσεις αυτές θα κοινοποιηθούν στην Ιταλία. Το απόρρητο της ταυτότητας του ενδιαφερόμενου μέρους που υποβάλει τις παρατηρήσεις μπορεί να ζητηθεί γραπτώς, με μνεία των σχετικών λόγων.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Με την επιστολή τους με αριθμό 542 της 15ης Ιανουαρίου 2001, η οποία καταχωρήθηκε στις 18 Ιανουαρίου 2001 από τη Γενική Γραμματεία της Επιτροπής με τον κωδικό SG(2001)A/787, οι ιταλικές αρχές γνωστοποίησαν, σύμφωνα με το άρθρο 88 παράγραφος 3 της συνθήκης ΕΚ, σχέδιο ενίσχυσης για την ενθάρρυνση των πλοιοκτητών προς την κατεύθυνση της απομάκρυνσης των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους ηλικίας 20 ετών και άνω.

Επισπεύδοντας την απομάκρυνση των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους ηλικίας άνω των 20 ετών, η οποία θα καταστεί υποχρεωτική δυνάμει του διεθνούς και του κοινοτικού δικαίου, οι ιταλικές αρχές αποβλέπουν στην επίτευξη του στόχου της βελτίωσης της ασφάλειας στα κοινοτικά ύδατα.

Το καθεστώς ενισχύσεων αφορά τις εταιρείες θαλάσσιων μεταφορών που διαθέτουν δεξαμενόπλοια μονού κύτους εξοπλισμένα για την μεταφορά αργού πετρελαίου ή πετρελαίου και χημικών προϊόντων, άνω των 1 000 dwt και τα οποία

— ανήκαν ήδη στην εκάστοτε εταιρεία πριν τις 30 Σεπτεμβρίου 2000,

— νηολογήθηκαν πριν την ως άνω ημερομηνία υπό ιταλική σημαία (<sup>1</sup>),

— εκτελούν μεταφορές από εικοσαετίας και πλέον, υπολογιζόμενης από την 31η Δεκεμβρίου 1999, και

— πωλήθηκαν προκειμένου να υποστούν διάλυση ή για τα οποία προβλέπεται η διάλυση. Η διάλυση πρέπει να αρχίσει στο διάστημα 1 Ιανουαρίου 2000 - 31 Δεκεμβρίου 2002, και να ολοκληρωθεί εντός εξαμήνου.

(<sup>1</sup>) Το άρθρο 143 του ιταλικού ναυτικού κώδικα προβλέπει ότι για την κατοχή πλοίων υπό ιταλική σημαία, πρέπει:

- α) είτε ποσοστό μεγαλύτερο του 50 % να ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα από την Ιταλία ή άλλες χώρες της ΕΕ
- β) είτε, προκειμένου για μη κοινοτικά σκάφη μία μόνιμη οργάνωση που δραστηριοποιείται στο ιταλικό έδαφος, της οποίας η διαχείριση έχει ανατεθεί σε φυσικό ή νομικό πρόσωπο ιταλικής ή άλλης κοινοτικής εθνικότητας και η οποία εδρεύει στον τόπο νηολόγησης του πλοίου, ελέγχει απευθείας και αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη της εκμετάλλευσης του πλοίου.

Οι πλοιοκτήτες θα επωφεληθούν ενίσχυσης αντίστοιχης των 0,25 εκατομμυρίων ιταλικών λιρών [περίπου 129,11 ευρώ <sup>(2)</sup>] ανά dwt [deadweight tons-τόνοι νεκρού φορτίου <sup>(3)</sup>], μέχρι 30 000 dwt. Η μέγιστη δυνατή ενίσχυση για κάθε πλοίο θα ανέρχεται σε 7 500 εκατομμύρια ιταλικές λίρες (3 873 427 ευρώ). Η μέγιστη δυνατή επιχορήγηση πλοιοκτήτη καθορίζεται από τον αριθμό των πλοίων που διαθέτει και τα οποία ανταποκρίνονται στα κριτήρια επιλογής.

Ο νόμος δεν ορίζει τον τρόπο δαπάνης της επιχορήγησης. Δεν ορίζει επίσης σε ποιες επενδύσεις, έργα ή δράσεις πρέπει να προβούν οι επωφελούμενες επιχειρήσεις προκειμένου να τύχουν της ενισχύσεως. Πάντως, η χορήγηση της ενίσχυσης υπόκειται στην υποχρέωση επανεπένδυσης της επιχορήγησης στις δραστηριότητες της επιχείρησης, εντός 18 μηνών.

Όσον αφορά την περί ης ο λόγος αγορά, από τα επίσημα στοιχεία προκύπτει ότι, επί των 31 εκατομμυρίων τόνων πετροχημικών προϊόντων που μεταφέρονται μέσω των ενδομεταφορών στην Ιταλία, 30,1 εκατομμύρια τόνοι μεταφέρονται με πλοία υπό ιταλική σημαία. Αυτό αντιστοιχεί σε μερίδιο αγοράς 97 %, σε μία αγορά που είναι, από την 1η Ιανουαρίου 1999 και μετά, ανοιχτή στον ανταγωνισμό, βάσει της κοινοτικής νομοθεσίας. Το κάθεστώς ενισχύσεων εφαρμόζεται επίσης σε μικρό αριθμό δεξαμενοπλοίων ιταλικού νηολογίου (14) που δραστηριοποιούνται στη διεθνή αγορά σε ιταλικούς λιμένες - δραστηριότητα η οποία, αναμφίβολα, υπόκειται από καιρό στον ευρωπαϊκό και παγκόσμιο ανταγωνισμό.

Η Κοινότητα έχει σαφώς καθορίσει τον στόχο της πρόληψης των σοβαρών βιολογικών και οικολογικών ζημιών που οφείλονται στα θαλάσσια ατυχήματα τα οποία εμπλέκουν παλαιά πλοία και πλοία που μεταφέρουν επικίνδυνα και δυνητικώς ρυπογόνα εμπορεύματα.

Μετά τη βύθιση του πετρελαιοφόρου μονού κύτους «Erika», τον Δεκέμβριο του 1999, η Επιτροπή εξέδωσε, τον Μάρτιο του 2000, ανακοίνωση για την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών πετρελαίου <sup>(4)</sup>. Στην ανακοίνωση, η Επιτροπή πρότεινε τρία βραχυπρόθεσμα μέτρα:

- ένταση των επιθεωρήσεων των πλοίων που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες,
- στενότερη παρακολούθηση των εταιρειών ταξινόμησης και
- επίτευξη της απαγόρευσης πλεύσεως των πετρελαιοφόρων μονού κύτους στα κοινοτικά ύδατα, σε συνάρτηση με το χρονοδιάγραμμα που εγκρίθηκε πρωτίτερα από τον IMO.

## Αξιολόγηση

Το περί ου ο λόγος μέτρο προσδίδει πλεονέκτημα σε ορισμένες επιχειρήσεις, χρηματοδοτείται από το κράτος, είναι επιλεκτικό, επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και ενδέχεται να προκαλέσει στρεβλώσεις του ανταγωνισμού. Κατά συνέπεια συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 87 παράγραφος 1 της

<sup>(2)</sup> Σταθερή ισοτιμία 1 ευρώ = 1 936,27 ιταλικές λίρες.

<sup>(3)</sup> Τόνος νεκρού φορτίου: βασική μονάδα που εκφράζει το βάρος του φορτίου που ένα πλοίο επιτρέπεται να μεταφέρει. Προσδιορίζει το μέγιστο βάρος εμπορευμάτων, αποθεμάτων, καυσίμου νερών οικιακής χρήσεως, που δύναται να φορτωθεί πριν από την υπέρβαση της θερινής εμφόρτου ισάλου γραμμής του πλοίου.

<sup>(4)</sup> Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με την ασφάλεια των θαλασσιών μεταφορών πετρελαίου COM(2000) 142 τελικό της 21ης Μαρτίου 2000.

συνθήκης ΕΚ και είναι ασύμβατο με την κοινή αγορά, εκτός εάν είναι δυνατή παρέκκλιση προβλεπόμενη από τη συνθήκη ΕΚ.

Η ενίσχυση δεν φαίνεται να ανταποκρίνεται σε καμία από τις παρεκκλίσεις που προβλέπονται από τη συνθήκη ΕΚ, με την ενδεχόμενη εξαίρεση των κατευθυντηρίων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις επί θεμάτων περιβάλλοντος. Ωστόσο, για τη συμβατότητα της ενίσχυσης με τους περιβαλλοντικούς στόχους παραμένουν ορισμένες αμφιβολίες, ειδικότερα στα εξής:

- η ενίσχυση περιορίζεται στα δεξαμενόπλοια μονού κύτους ηλικίας 20 ετών και άνω,
- η ενίσχυση επιτρέπει την αγορά δεξαμενοπλοίων μονού κύτους ηλικίας κάτω των 20 ετών, εις αντικατάστασιν, και
- είναι πλήρης η απουσία κάθε υποχρέωσης για επανεπένδυση και, εν προκειμένω, λείπουν τα ποσοτικοποιήσιμα στοιχεία για την ένταση της ενίσχυσης.

## ΚΕΙΜΕΝΟ ΤΗΣ ΕΠΙΣΤΟΛΗΣ

«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 <sup>(5)</sup>] per ogni tonnellata di portata lorda <sup>(6)</sup>, 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* <sup>(7)</sup>. 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.

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

<sup>(6)</sup> 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.

<sup>(7)</sup> 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 <sup>(8)</sup>
  - 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.

<sup>(8)</sup> 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 (<sup>9</sup>), 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 (<sup>10</sup>). 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 (<sup>11</sup>) (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 (<sup>12</sup>).
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.

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

(<sup>10</sup>) Cfr. infra: Antefatti - normativa comunitaria.

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

(<sup>12</sup>) 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<sup>(13)</sup> 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<sup>(14)</sup>. 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<sup>(15)</sup>.
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.

<sup>(13)</sup> 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).

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

<sup>(15)</sup> 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<sup>(16)</sup>. La Commissione ha presentato una seconda comunicazione con una serie supplementare di proposte nel mese di dicembre 2000<sup>(17)</sup>. 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<sup>(18)</sup> prevede che le navi cisterna monoscafo non possano accedere ai porti dell'UE né operare sotto bandiera comunitaria<sup>(19)</sup> e interessa tre categorie di navi cisterna:
- navi cisterna della categoria 1, comunemente dette «navi cisterna Pre-MARPOL»<sup>(20)</sup>. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2007.

<sup>(16)</sup> 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.

<sup>(17)</sup> 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.

<sup>(18)</sup> Posizione comune adottata dal Consiglio il 7 agosto 2001.

<sup>(19)</sup> 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.

<sup>(20)</sup> 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»<sup>(21)</sup>. 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<sup>(22)</sup> 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<sup>(23)</sup>, 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<sup>(24)</sup>.
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.
- <sup>(21)</sup> 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.
- <sup>(22)</sup> COM(2001) 126 def. del 7 marzo 2001, in particolare il punto 2.3.3.
- <sup>(23)</sup> 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).
- <sup>(24)</sup> 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 <sup>(25)</sup>, sono vietati e solo in casi eccezionali sono considerati compatibili con il trattato <sup>(26)</sup>.
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 <sup>(27)</sup>. 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) <sup>(28)</sup>.
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 <sup>(29)</sup>**

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.

<sup>(25)</sup> 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.

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

<sup>(27)</sup> 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.

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

<sup>(29)</sup> 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 «sovracapacità 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<sup>(30)</sup>. 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<sup>(31)</sup> 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»<sup>(32)</sup>. 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<sup>(33)</sup>. 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<sup>(34)</sup>.

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<sup>(35)</sup>

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.

<sup>(32)</sup> Cfr. il punto 20 della disciplina comunitaria.

<sup>(33)</sup> Cfr. il punto 28 della disciplina comunitaria.

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

<sup>(35)</sup> 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).

<sup>(30)</sup> Cfr. infra.

<sup>(31)</sup> 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<sup>(36)</sup>, 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.»

<sup>(36)</sup> 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.

**Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη δημοσίευση του καταλόγου για την ύπαρξη και λειτουργία ελευθέρων ζωνών στην Κοινότητα**

(2002/C 50/05)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Κατ' εφαρμογή του άρθρου 802 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2454/93 της Επιτροπής, της 2ας Ιουλίου 1993, για τον καθορισμό ορισμένων διατάξεων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2913/92 περί θεσπίσεως του κοινοτικού τελωνειακού κώδικα, οι ελεύθερες ζώνες που υπάρχουν και λειτουργούν στην Κοινότητα, όπως ανακοινώνονται από τα κράτη μέλη στην Επιτροπή παρατίθενται κατωτέρω:

Χώρες	Ελεύθερη ζώνη (έλεγχος τύπου I)	Ελεύθερη ζώνη (έλεγχος τύπου II)	Διεύθυνση τελωνειακής αρχής (άρθρο 804 DAC)
ΔΑΝΙΑ	København Frihavn (Ελεύθερο λιμάνι Κοπεγχάγης)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	Freihafen Bremen (Ελεύθερο λιμάνι Βρέμης)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Ελεύθερο λιμάνι του Μπρεμερχάβεν)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Ελεύθερο λιμάνι ξτου Κουξχάβεν)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf Ελεύθερο λιμάνι του Ντέγκεντορφ)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Ελεύθερο λιμάνι του Ντούσμποργκ)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Ελεύθερο λιμάνι του Έμντεν)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Ελεύθερο λιμάνι του Αμβούργου)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Ελεύθερο λιμάνι του Κιέλου)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Χώρες	Ελεύθερη ζώνη (έλεγχος τύπου I)	Ελεύθερη ζώνη (έλεγχος τύπου II)	Διεύθυνση τελωνειακής αρχής (αρθρο 804 DAC)
ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς		Υπουργείο Οικονομικών ΓΔ Τελωνείων Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης		Υπουργείο Οικονομικών ΓΔ Τελωνείων Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου		Υπουργείο Οικονομικών ΓΔ Τελωνείων Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
ΙΣΠΑΝΙΑ	Zona franca de Barcelona  (Ελεύθερη ζώνη Βαρκελώνης)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz  (Ελεύθερη ζώνη Κάδιξ)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Vigo  (Ελεύθερη ζώνη Βίγο)		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  (Ελεύθερη ζώνη Καναρίων Νήσων)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
ΓΑΛΛΙΑ	Zone franche du Verdon — Port de Bordeaux  (Ελεύθερη ζώνη Βερντό — Λιμάνι του Μπορτώ)		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
ΙΡΛΑΝΔΙΑ		Ringaskiddy Free Port  (Ελεύθερη ζώνη Ρινγκασκίντι)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone  (Ελεύθερη ζώνη Σάννον)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Χώρες	Ελεύθερη ζώνη (έλεγχος τύπου I)	Ελεύθερη ζώνη (έλεγχος τύπου II)	Διεύθυνση τελωνειακής αρχής (αρθρο 804 DAC)
ΙΤΑΛΙΑ	Punto franco di Trieste (Ελεύθερη ζώνη Τεργέστης)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Ελεύθερη ζώνη Βενετίας)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regione Veneto Via R. Cavalcavia, 16/18 I-30172 Venezia Mestre
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	Zona franca da Madeira (Canical) (Ελεύθερη ζώνη Μαδέρας Κανιθάλ)		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministerio das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ	Lappeenrannan Vapaa- alue (Ελεύθερη ζώνη Λααπεράντα)		Lappeenrannan tullit PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Ελεύθερη ζώνη Haugon)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ		Liverpool Free Zone (Ελεύθερη ζώνη Λίβερπουλ)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Αεροδρόμιο Πρίστιγουικ)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man) (Αεροδρόμιο Ρόναλτσ- γουέι — Μπαλασάλα, νήσος του Μαν)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Ελεύθερη ζώνη Σαουθάμπτον)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Ελεύθερη ζώνη Τίλμπουρι)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Ελεύθερη ζώνη του Λιμανιού Σίρνες)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone (Ελεύθερη ζώνη Χαμπερσάιντ)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

## III

(Πληροφορίες)

## ΕΠΙΤΡΟΠΗ

## Εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών

**Προσκλήσεις υποβολής προσφορών που προκηρύσσονται από τη Γαλλία, σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου, για την εκμετάλλευση τακτικών αεροπορικών γραμμών με αναχώρηση από το Στρασβούργο**

(2002/C 50/06)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

1. **Εισαγωγή:** Κατ' εφαρμογή των διατάξεων του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 της 23.7.1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών, η Γαλλία τροποποίησε, με ισχύ από τις 25.3.2001, τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί για τις τακτικές αεροπορικές γραμμές μεταξύ Στρασβούργου, αφενός, και Λισαβόνας και Μιλάνου, αφετέρου, οι οποίες δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 385 της 19.12.1997. Τα απαιτούμενα πρότυπα γι' αυτές τις νέες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας δημοσιεύθηκαν στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 348 της 5.12.2000.

Οι προσκλήσεις υποβολής προσφορών προκηρύσσονται ανεξάρτητα για ένα έκαστο από τα ακόλουθα δρομολόγια:

— Στρασβούργο-Λισαβόνα,

— Στρασβούργο-Μιλάνο (Malpensa/Linate/Bergame).

Για ένα έκαστο από τα προαναφερόμενα δρομολόγια, εφόσον την 1.5.2002 κανένας αερομεταφορέας δεν έχει αρχίσει ή δεν πρόκειται να αρχίσει την εκμετάλλευση του υπόψη δρομολογίου, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και χωρίς να ζητεί χρηματοδοτική αντιστάθμιση, η Γαλλία αποφάσισε, στο πλαίσιο της διαδικασίας που προβλέπεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) του ανωτέρω κανονισμού, να περιορίσει την πρόσβαση σ' αυτό το δρομολόγιο σε ένα μόνον αερομεταφορέα και να παραχωρήσει, μέχρι την προηγούμενη ημέρα της έναρξης της αεροπορικής περιόδου του θέρους 2004, κατόπιν πρόσκλησης υποβολής προσφορών, το δικαίωμα εκμετάλλευσης αυτών των αεροπορικών γραμμών από την 1.6.2002.

Οι υποψήφιοι δύνανται να υποβάλουν προσφορές που συνεπάγονται την εκτέλεση και των δύο προαναφερομένων δρομολογίων, ιδίως εάν η προσφορά αυτή έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση της ζητούμενης συνολικής αντιστάθμισης. Οι υποψήφιοι θα πρέπει ωστόσο να αναφέρουν σαφώς, για κάθε δρομολόγιο, το ποσό της ζητούμενης αντιστάθμισης, προσαρμοσμένης ενδεχομένως σε συνάρτηση με τις διάφορες υποθέσεις επιλογής των προσφορών τους, σε περίπτωση που επιλεγεί μόνον ένα από τα δρομολόγια για τα οποία υπέβαλαν προσφορά.

2. **Αντικείμενο της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Για κάθε ένα από τα δρομολόγια που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο 1, η εκτέλεση, από την 1.6.2002, τακτικών αεροπορικών γραμμών, σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που έχουν επιβληθεί για τις εν γραμμές,

όπως έχουν δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 348 της 5.12.2000.

3. **Συμμετοχή στις προσκλήσεις υποβολής προσφορών:** Η συμμετοχή είναι ανοικτή σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς κατόχους ισχύουσας αδείας εκμετάλλευσης, που έχει εκδοθεί από κράτος μέλος δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92 του Συμβουλίου της 23.7.1992 περί της εκδόσεως αδειών των αερομεταφορέων.
4. **Διαδικασία της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Εκάστη πρόσκληση υποβολής προσφορών υπόκειται στις διατάξεις του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχεία δ), ε), στ), ζ), η) και θ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92.
5. **Φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Ο πλήρης φάκελος της πρόσκλησης υποβολής προσφορών, ο οποίος περιέχει τον συγκεκριμένο κανονισμό της πρόσκλησης υποβολής προσφορών και τη σύμβαση ανάθεσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με το τεχνικό της παράρτημα (σημείωμα σχετικά με δημογραφικά και κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής του αερολιμένα του Στρασβούργου, σημείωμα για τον αερολιμένα του Στρασβούργου, μελέτη της αγοράς, σημείωμα για το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, κείμενο των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που δημοσιεύθηκαν στις 5.12.2000 στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*), μπορεί να ζητηθεί χωρίς καμία επιβάρυνση από τη διεύθυνση:

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

6. **Χρηματοδοτική αντιστάθμιση:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι πρέπει να αναφέρεται ρητά το ποσό που ζητείται ως χρηματοδοτική αντιστάθμιση για την εκμετάλλευση κάθε δρομολογίου, αρχής γενομένης από την προβλεπόμενη ημερομηνία έναρξης της εκμετάλλευσης και μέχρι την προηγούμενη ημέρα της έναρξης της αεροπορικής περιόδου του θέρους 2004 (με πρώτο αναλυτικό λογαριασμό για το χρονικό διάστημα από 1.6.2002 έως το τέλος της αεροπορικής περιόδου του χειμώνα 2002/2003 και δεύτερο αναλυτικό λογαριασμό για το χρονικό διάστημα από την έναρξη της αεροπορικής περιόδου του θέρους 2003 έως το τέλος της αεροπορικής περιόδου του χειμώνα 2003/2004). Το ακριβές ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης που θα χορηγηθεί τελικά καθορίζεται για έκαστο χρονικό διάστημα, εκ των υστέρων, συναρτήσει των δαπανών και των εσόδων που θα προέλθουν όντως από τη γραμμή, βάσει δικαιολογητικών, εντός των ορίων που περιέχει η προσφορά.

7. **Ναύλοι:** Στις προσφορές που θα υποβάλουν οι υποψήφιοι πρέπει να αναφέρονται οι προβλεπόμενοι ναύλοι, καθώς και οι όροι προσαρμογής τους.

8. **Διάρκεια, τροποποίηση και λύση της σύμβασης:** Η σύμβαση αρχίζει να εφαρμόζεται από την 1.6.2002. Λήγει την προηγούμενη ημέρα της έναρξης της αεροπλοϊκής περιόδου IATA του θέρους 2004. Εξάλλου, η εκτέλεση της σύμβασης θα εξετάζεται για έκαστο χρονικό διάστημα εκμετάλλευσης, σε συνεννόηση με τον μεταφορέα. Σε περίπτωση απρόβλεπτης τροποποίησης των όρων εκμετάλλευσης, είναι δυνατόν να αναθεωρηθεί το ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης.

Σύμφωνα με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, που δημοσιεύθηκαν στις 5.12.2000 στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, ο επιλεγείς μεταφορέας δεν δύναται να διακόψει την εκτέλεση των πτήσεων παρά μόνον εφόσον τηρηθεί τουλάχιστον εξαμήνη προειδοποίησης.

9. **Κυρώσεις:** Η μη τήρηση από τον μεταφορέα της προδεσμίας προειδοποίησης που αναφέρεται στο άρθρο 8 υπόκειται στην επιβολή προστίμου, το οποίο υπολογίζεται με τη χρησιμοποιήση:

— κατά το πρώτο χρονικό διάστημα εκμετάλλευσης, πολλαπλασιαστικού συντελεστή τρία του μέσου μηνιαίου ελλείμματος που διαπιστώθηκε κατά τους πρώτους μήνες εκμετάλλευσης επί τον αριθμό μηνών αθέτησης της σύμβασης.

— κατά το επόμενο χρονικό διάστημα, πολλαπλασιαστικού συντελεστή τρία του μηνιαίου ελλείμματος που διαπιστώθηκε κατά το προηγούμενο χρονικό διάστημα επί τον αριθμό μηνών αθέτησης της σύμβασης.

Σε περίπτωση που ο μεταφορέας δεν δύναται να εκμεταλλευθεί τη γραμμή λόγω περίπτωσης ανωτέρας βίας, το ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης μπορεί να μειωθεί κατ' αναλογία προς τις πτήσεις που δεν πραγματοποιήθηκαν.

Σε περίπτωση που ο μεταφορέας δεν εκμεταλλευθεί την υπόψη γραμμή για άλλους λόγους πλην της ανωτέρας βίας

ή σε περίπτωση που δεν τηρήσει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, το Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο του Στρασβούργου ή το Υπουργείο Εξωτερικών δύναται:

— να μειώσουν το ποσό της χρηματοδοτικής αντιστάθμισης κατ' αναλογία προς τις πτήσεις που δεν πραγματοποιήθηκαν

— να ζητήσουν εξηγήσεις από τον μεταφορέα. Εάν οι εξηγήσεις δεν είναι ικανοποιητικές, η σύμβαση μπορεί να καταγγελθεί.

Οι κυρώσεις αυτές επιβάλλονται υπό την επιφύλαξη της εφαρμογής των διατάξεων του άρθρου R.330-20 του κώδικα πολιτικής αεροπορίας.

10. **Υποβολή των προσφορών:** Οι προσφορές πρέπει να έχουν φθάσει, πριν από τις 17.00 (τοπική ώρα), στην ακόλουθη διεύθυνση:

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.

Το αργότερο 5 εβδομάδες από την ημερομηνία δημοσίευσης της παρούσας πρόσκλησης υποβολής προσφορών στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*, με συστημένη επιστολή και απόδειξη παραλαβής, οπότε αποδεικτικό της ημερομηνίας αποστολής αποτελεί η ημερομηνία της βεβαίωσης παραλαβής, ή να παραδοθούν επί τόπου με απόδειξη παραλαβής.

11. **Ισχύς της πρόσκλησης υποβολής προσφορών:** Εκάστη πρόσκληση υποβολής προσφορών ισχύει, σύμφωνα με τη διατύπωση του άρθρου 4 παράγραφος 1 στοιχείο δ) πρώτη φράση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92, υπό την προϋπόθεση ότι κανένας κοινοτικός αερομεταφορέας δεν θα υποβάλει, πριν από την 1.5.2002, πρόγραμμα εκμετάλλευσης της εν λόγω γραμμής από την 1.6.2002, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας χωρίς να ζητήσει καμία χρηματοδοτική αντιστάθμιση.

## ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ

Στις 26 Φεβρουαρίου 2002 θα δημοσιευθεί στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* C 51 A ο «Κοινός κατάλογος των ποικιλιών των ειδών των γεωργικών φυτών — Ενδέκατο συμπλήρωμα στην εικοστή πρώτη πλήρη έκδοση».

Αυτή η Επίσημη Εφημερίδα διατίθεται δωρεάν στους συνδρομητές της Επίσημης Εφημερίδας σε τόσα αντίτυπα όσο και ο αριθμός των γλωσσικών εκδόσεων που περιλαμβάνει(-ουν) η (οι) συνδρομητή(-ές) τους. Οι συνδρομητές παρακαλούνται να επιστρέψουν το παρακάτω δελτίο παραγγελίας, κατάλληλα συμπληρωμένο, αναφέροντας τον αριθμό τους «μητρώο συνδρομητή» (ο κωδικός αυτός εμφανίζεται στα αριστερά κάθε ετικέτας και αρχίζει ως εξής: O/. . . . .). Η παροχή δωρεάν αντιτύπων και η διαθεσιμότητά τους εξασφαλίζονται επί ένα έτος από την ημερομηνία της δημοσίευσης της συγκεκριμένης Επίσημης Εφημερίδας.

Οι ενδιαφερόμενοι μη συνδρομητές μπορούν να παραγγείλουν αυτή την Επίσημη Εφημερίδα έναντι καταβολής του αντιτίμου της στο γραφείο πωλήσεων που είναι αρμόδιο για τη χώρα τους ή στην Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, Υπηρεσία Πωλήσεων, L-2985 Λουξεμβούργο, που θα διαβιβάσει την εντολή στο εν λόγω γραφείο πωλήσεων.

---

## ΔΕΛΤΙΟ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΑΣ

### Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Υπηρεσία Πωλήσεων  
2, rue Mercier  
L-2985 Λουξεμβούργο

**Είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων*.

Ο αριθμός του μητρώου μου είναι: O/. . . . .

Σας παρακαλώ να μου στείλετε το (τα) δωρεάν . . . αντίτυπο(-α) της **Επίσημης Εφημερίδας C 51 A/2002** που δικαιούμαι ως συνδρομητής.

**Παραγγέλλω** επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες): .....

**Δεν είμαι συνδρομητής** στην *Επίσημη Εφημερίδα των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων* και παραγγέλλω επί πληρωμή . . . **αντίτυπο(-α)**.

Γλώσσα(-ες): .....

Όνομα: .....

Διεύθυνση: .....

.....

Ημερομηνία: ..... Υπογραφή: .....