

Official Journal

of the European Communities

ISSN 0378-6986

C 50

Volume 45

23 February 2002

English edition

Information and Notices

<u>Notice No</u>	<u>Contents</u>	<u>Page</u>
	<i>I Information</i>	
	Council	
2002/C 50/01	Council Resolution of 14 February 2002 on the promotion of linguistic diversity and language learning in the framework of the implementation of the objectives of the European Year of Languages 2001	1
2002/C 50/02	Resolution of the Council and of the Representatives of the Governments of the Member States, meeting within the Council, of 14 February 2002 on the added value of voluntary activity for young people in the context of the development of Community action on youth	3
	Commission	
2002/C 50/03	Euro exchange rates	6
2002/C 50/04	State aid — Italy — Aid C 97/2001 (ex N 93/2001) — Scrapping and renewal of the Italian oil tanker fleet — Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty ⁽¹⁾	7
2002/C 50/05	Commission communication publishing the list of free zones in existence and in operation in the Community ⁽¹⁾	16

II Preparatory Acts

.....



Notice No

Contents (continued)

Page

III *Notices*

Commission

2002/C 50/06

Operation of scheduled air services — Invitation to tender issued by France pursuant to Article 4(1)(d) of Council Regulation (EEC) No 2408/92 for the operation of scheduled air services from Strasbourg ⁽¹⁾ 19

Note (see inside back cover)



⁽¹⁾ Text with EEA relevance

NOTICE

On 26 February 2002, in the *Official Journal of the European Communities* C 51 A, the 'Common catalogue of varieties of agricultural plant species — 11th supplement to the 21st complete edition' will be published.

Subscribers to the Official Journal may obtain the same number of copies and language versions of this Official Journal as those to which they subscribe free of charge. They are requested to return the attached order form, duly completed and bearing their subscription registration number (code appearing on the left of each label and beginning with: O/.....). This Official Journal will remain available free of charge for one year from the date of its publication.

Non-subscribers who are interested may order this Official Journal against payment from the sales office responsible for their country or from the Office for Official Publications of the European Communities, Sales Department, L-2985 Luxembourg, which will forward their order to the appropriate sales office.

ORDER FORM

**Office for Official Publications
of the European Communities**

Sales Department
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

I am a subscriber to the *Official Journal of the European Communities*.

My registration number is as follows: O/.....

Please send me ... free copy/copies of **Official Journal C 51 A/2002**.

I would like to order against payment ... **additional copy/copies**.

Language(s):

I am not a subscriber to the *Official Journal of the European Communities* and would like to order ... **copy/copies against payment**.

Language(s):

Name:

Address:

Date: Signature:

I

(Information)

COUNCIL

COUNCIL RESOLUTION

of 14 February 2002

on the promotion of linguistic diversity and language learning in the framework of the implementation of the objectives of the European Year of Languages 2001

(2002/C 50/01)

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION,

the Nice European Council, which states that the Union shall respect cultural, religious and linguistic diversity;

RECALLING:

- (1) the Council Resolution of 31 March 1995 on improving and diversifying language learning and teaching within the education systems of the European Union ⁽¹⁾, according to which pupils should, as a general rule, have the opportunity of learning two languages of the Union other than their mother tongue(s);
- (2) the responsibility of Member States for the content of teaching and the organisation of education systems and their cultural and linguistic diversity;
- (3) the Commission's 1995 White Paper entitled Teaching and learning: Towards the learning society;
- (4) the Council Conclusions of 12 June 1995 on linguistic diversity and multilingualism in the European Union;
- (5) the Council Resolution of 16 December 1997 on the early teaching of European Union languages ⁽²⁾;
- (6) the Presidency conclusions of the Lisbon European Council of 23 and 24 March 2000 which include foreign languages within a European framework for the definition of basic skills;
- (7) Decision No 1934/2000/EC of the European Parliament and of the Council of 17 July 2000 on the European Year of Languages 2001 ⁽³⁾;
- (8) Article 22 of the Charter of Fundamental Rights of the European Union of 7 December 2000 ⁽⁴⁾, welcomed by
- (9) the Resolution of the Council and of the representatives of the Governments of the Member States, meeting within the Council, of 14 December 2000 on the social inclusion of young people ⁽⁵⁾, which was approved by the Nice European Council;
- (10) the Council Decision of 19 January 2001 on Guidelines for Member States' employment policies for the year 2001 ⁽⁶⁾ and in particular the horizontal objective concerning lifelong learning;
- (11) the Report of the Education Council of 12 February 2001 on the concrete future objectives of education and training systems which was submitted to the Stockholm European Council and which explicitly includes improving foreign language learning as one of its objectives, and the Council Conclusions of 28 May 2001 on the follow-up to be given to the Report;
- (12) the Commission's 2000 Memorandum on lifelong learning which has given an impetus to a broad discussion, both at European level and in the Member States, on how to implement broad and coherent strategies for lifelong learning, *inter alia* in the field of language learning;
- (13) the Recommendation of the European Parliament and of the Council of 10 July 2001 on mobility within the Community for students, persons undergoing training, volunteers, teachers and trainers ⁽⁷⁾;
- (14) the activities developed by the Council of Europe in the field of the promotion of linguistic diversity and language learning.

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

EMPHASISES THAT:

- (1) the knowledge of languages is one of the basic skills which each citizen needs to acquire in order to take part effectively in the European knowledge society and therefore facilitates both integration into society and social cohesion; a thorough knowledge of one's mother tongue(s) can facilitate the learning of other languages;
- (2) knowledge of languages plays an important role in facilitating mobility, both in an educational context as well as for professional purposes and for cultural and personal reasons;
- (3) knowledge of languages is also beneficial for European cohesion, in the light of EU enlargement;
- (4) all European languages are equal in value and dignity from the cultural point of view and form an integral part of European culture and civilisation.

RECALLS THAT:

the European Year of Languages 2001, organised in cooperation with the Council of Europe, is stimulating awareness of linguistic diversity and the promotion of language learning;

the Report of the Education Council of 12 February 2001 on the concrete future objectives of education and training systems, which explicitly includes improving foreign language learning as one of its objectives, should be implemented via a detailed work programme to be defined in a joint report which the Council and Commission will present to the Barcelona European Council.

REAFFIRMS:

the objectives set out in Article 2 of Decision No 1934/2000/EC of the European Parliament and of the Council of 17 July 2000 on the European Year of Languages 2001, with a view to the further implementation of these objectives.

INVITES the Member States within the framework, limits and priorities of their respective political, legal, budgetary, educational and training systems:

- (1) to take the measures they deem appropriate to offer pupils, as far as possible, the opportunity to learn two, or where appropriate, more languages in addition to their mother tongues, and to promote the learning of foreign languages by others in the context of lifelong learning, taking into account the diverse needs of the target public and the importance of providing equal access to learning opportunities. In order to promote cooperation and mobility across Europe, the supply of languages should

be as diversified as possible, including those of neighbouring countries and/or regions;

- (2) to ensure that study programmes and educational objectives promote a positive attitude to other languages and cultures and stimulate intercultural communication skills from an early age;
- (3) to promote the learning of languages in vocational training, thereby taking into account the positive impact of language knowledge on mobility and employability;
- (4) to facilitate the integration of non-native speakers in the educational system and in society as a whole, including through-measures to improve their knowledge of the official language(s) of instruction, respecting the languages and cultures of their country of origin;
- (5) to promote the application of innovative pedagogical methods, in particular also through teacher training;
- (6) to encourage future language teachers to take advantage of relevant European programmes to carry out part of their studies in a country or region of a country where the language which they will teach later is the official language;
- (7) to set up systems of validation of competence in language knowledge based on the common European framework of reference for languages developed by the Council of Europe, taking sufficient account of skills acquired through informal learning;
- (8) to stimulate European cooperation in order to promote transparency of qualifications and quality assurance of language learning;
- (9) to bear in mind the wealth of linguistic diversity within the European Community in the context of the abovementioned objectives, and thus to encourage, *inter alia*, cooperation between official centres or other cultural institutions for the dissemination of the languages and cultures of the Member States.

INVITES the Commission:

- (1) to support the Member States in their implementation of the abovementioned recommendations;
- (2) to take into account, in this context, the principle of linguistic diversity in its relations with third and candidate countries;
- (3) to draw up proposals by early 2003 for actions for the promotion of linguistic diversity and language learning while ensuring consistency with the implementation of the report on concrete future objectives of education and training systems.

RESOLUTION

of the Council and of the Representatives of the Governments of the Member States, meeting within the Council,

of 14 February 2002

on the added value of voluntary activity for young people in the context of the development of Community action on youth

(2002/C 50/02)

THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION AND THE REPRESENTATIVES OF THE GOVERNMENTS OF THE MEMBER STATES, MEETING WITHIN THE COUNCIL,

Whereas:

- (1) The Treaty provides that Community action is to be aimed at encouraging the development of exchange programmes for young people and youth workers.
- (2) The European Parliament and the Council adopted the 'Youth' Community action programme by Decision No 1031/2000/EC⁽¹⁾. This programme, which has been increasingly successful in all the Member States, contains an important component devoted to 'European voluntary service', which provides a clear definition of transnational voluntary work.
- (3) The Umeå Conference (16 to 18 March 2001) on 'Conditions for young people in Europe', organised by the Swedish Presidency and the Commission, underlined in its recommendations the importance of assigning voluntary activity by young people a clearly defined position at European level.
- (4) The United Nations has proclaimed 2001 as 'International Year of Volunteers'.
- (5) The conclusions of the Lisbon European Council on 23 and 24 March 2000 state that the European Union requires an overall strategy aimed at preparing the transition to a knowledge-based economy and society and that as a consequence existing models for learning and working must be adapted.
- (6) The Commission Memorandum on lifelong learning of 30 October 2000 and the Commission's preparatory activities with a view to its communication for lifelong learning are of particular importance. In the discussions on progress conducted over the past six-month periods, attention has been clearly drawn to the added value of informal and non-formal learning resulting from voluntary activity.
- (7) The Resolution of the Council and of the Representatives of the Governments of the Member States, meeting within the Council, of 14 December 2000 on the social inclusion

of young people⁽²⁾ invites the Commission and the Member States, each within its own sphere of competences, to study common objectives directed at developing the conditions to enable all young people lawfully residing in a Member State to play a full part in economic and social life.

- (8) The action plan on mobility approved by the Nice European Council and the Recommendation of the European Parliament and of the Council of 10 July 2001 on mobility within the Community for students, persons undergoing training, volunteers, teachers and trainers⁽³⁾, listed a series of measures to promote mobility. In particular, the European Parliament and the Council identified in the Recommendation on mobility a series of measures which Member States consider appropriate to remove obstacles to mobility for volunteers.
- (9) The Resolution of the Council and of the Representatives of the Governments of the Member States, meeting within the Council, of 28 June 2001 on promoting young people's initiative, enterprise and creativity — from exclusion to empowerment⁽⁴⁾, points to the importance of the creative environment as a valuable source of support.
- (10) Declaration 38 on voluntary service activities, which is attached to the Final Act of the Treaty of Amsterdam, recognises the important contribution made by voluntary service activities to developing social solidarity and states that the Community will encourage the European dimension of voluntary organisations with particular emphasis on the exchange of information and experience as well as on the participation of the young and the elderly in voluntary work,

FIND AND ACKNOWLEDGE THAT:

1. In all the Member States, countless young people are active in various forms of voluntary activity. Despite differences between the Member States, young people everywhere represent a significant proportion of the total number of volunteers active in the Community in initiatives, projects and in non-governmental organisations of a mainly social and humanitarian nature and for the benefit of a democratic society and sustainable development.

⁽²⁾ OJ C 374, 28.12.2000, p. 5.

⁽³⁾ OJ L 215, 9.8.2001, p. 30.

⁽⁴⁾ OJ C 196, 12.7.2001, p. 2.

⁽¹⁾ OJ L 117, 18.5.2000, p. 1.

2. Various forms of voluntary activity for young people, including those in the context of the European Union action entitled 'European voluntary service' forming part of the 'Youth' action programme, have added social value because:

- (a) they transmit universal values with regard to human rights, democracy, anti-racism and solidarity, and sustainable development;
- (b) they promote social participation, voluntary engagement and active citizenship and strengthen civil society at all levels;
- (c) they promote the social inclusion of young people, contribute to the development of young people's creativity, enterprise and social innovation.

3. Youth voluntary activity provides the opportunity for young people to develop a number of personal and professional skills, and as such contributes to their greater employability and to their participation in society in general.

4. Youth organisations and projects have significant potential as informal and non-formal learning environments for young people, and, partly on account of their diversity, contribute to the realisation of life-long and life-wide learning in all its aspects.

5. Non-governmental organisations, youth organisations and all other organisations active in the area of youth voluntary activity play a specific role as environments where voluntary activities by young people are given shape, at local, national and European level.

6. Young volunteers themselves play an important role in the development and implementation of projects in the framework of various actions of the 'Youth' Community action programme.

INVITE THE MEMBER STATES:

To take the measures they deem appropriate to remove legal and administrative obstacles so as to provide every opportunity for youth voluntary activity in a national and international context.

To prevent voluntary activity for young people from restricting or being used as a substitute for potential or existing paid employment.

INVITE THE COMMISSION AND THE MEMBER STATES, WITHIN THEIR RESPECTIVE SPHERES OF COMPETENCE:

1. To take measures to strengthen and to further develop the role of voluntary activity for young people, and in so doing to take as their guide, where appropriate, the strategic objectives formulated by the United Nations in the framework of the International Year of Volunteers.

2. To develop policy on voluntary activity for young people and strengthen European cooperation in this area, using the following elements which result from the strategic objectives of the UN Resolution proclaiming 2001 the International Year of Volunteers:

(a) the accessibility and promotion of information provision on voluntary activity, with a view to reinforcing a positive image;

(b) recognition and support for voluntary activity, *inter alia* by authorities at all levels, public opinion, media, commerce, employers and civil society;

(c) support for voluntary activity through incentives and the training of volunteers, their mentors and their associations;

(d) networking between all parties involved, with special attention to the perspective of young people themselves;

(e) quality care with regard to youth voluntary activity, including health and safety aspects.

3. To recognise the importance of experience gained in the context of youth voluntary activity and to collate and exchange good practice with regard to youth voluntary activity.

4. To support all the parties involved in the implementation of voluntary activity for young people.

5. To make voluntary activity more easily accessible to young people and to avoid all forms of social exclusion or discrimination.

6. To promote and support research into voluntary activity for young people via regular monitoring of developments in the field and by appropriate policy decisions.

7. To involve non-governmental organisations, youth organisations and all other organisations active in the area of voluntary activity for young people, as well as young volunteers themselves, in drawing up and implementing policy for supporting youth voluntary activity, in an atmosphere of participation and making use of the experience of volunteers and their associations.
8. To incorporate these policy objectives or measures in the follow-up which may result from the European White Paper 'Youth' published by the Commission of the European Communities.

INVITE THE COMMISSION:

1. To develop synergies between the initiatives of the European Community, the Council of Europe and initiatives of other

international organisations, at both strategic and operational levels.

2. To take account of the important contribution of young volunteers to the activities of the 'Youth' programme, and to examine how youth voluntary activity can be further encouraged when the programme is evaluated and further developed.

EXPRESS THE WISH THAT:

This Resolution contribute to the development of the policy of cooperation in the youth field, in line with the principle of subsidiarity, particularly through recognition of the added value of voluntary activity with and by young people.

COMMISSION

Euro exchange rates ⁽¹⁾

22 February 2002

(2002/C 50/03)

1 euro	=	7,4325	Danish krone
	=	9,1548	Swedish krona
	=	0,6117	Pound sterling
	=	0,8747	United States dollar
	=	1,3914	Canadian dollar
	=	117,07	Japanese yen
	=	1,4796	Swiss franc
	=	7,762	Norwegian krone
	=	88,32	Icelandic króna ⁽²⁾
	=	1,6975	Australian dollar
	=	2,0859	New Zealand dollar
	=	10,023	South African rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Source: reference exchange rate published by the ECB.

⁽²⁾ Source: Commission.

STATE AID — ITALY

Aid C 97/2001 (ex N 93/2001) — Scrapping and renewal of the Italian oil tanker fleet

Invitation to submit comments pursuant to Article 88(2) of the EC Treaty

(2002/C 50/04)

(Text with EEA relevance)

By means of the letter dated 20 December 2001 reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified Italy of its decision to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty concerning the abovementioned aid.

Interested parties may submit their comments on the aid in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter to:

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A
B-1049 Brussels
Fax (32-2) 296 41 04.

These comments will be communicated to Italy. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

SUMMARY

By letter No 542 of 15 January 2001, registered by the Commission's Secretariat General on 18 January 2001 as SG(2001)A/787, the Italian authorities notified, in accordance with Article 88(3) of the EC Treaty, of a draft aid scheme granting an incentive to shipowners for the elimination of single hull tankers 20 years of age or older.

The objective of the Italian authorities is to speed up the phasing out of single hull tankers of more than 20 years of age, which will be requested by international as well as Community law, and which will help to achieve the objective of making Community waters safer.

The scheme will benefit shipping companies, who own single-hull tankers equipped to transport crude oil or oil and chemical products, of more than 1 000 dwt, and

— which must have belonged to the company prior to 30 September 2000,

— which have been registered before that date under the Italian flag ⁽¹⁾,

— which have been in service for more than 20 years on 31 December 1999, and

— which are sold to be demolished or for which demolition is arranged. Demolition has to begin between 1 January 2000 and 31 December 2002, and be completed within six months.

⁽¹⁾ To be able to own vessels under the Italian flag, Article 143 of the Italian Shipping Code requires either:

- (a) that more than 50 % belongs to natural or legal persons or entities from Italy or other EU countries or,
- (b) for non-Community owned vessels, a permanent organisation located on Italian territory, whose management is delegated to a natural or legal person of Italian or other EU nationality who is domiciled at the ship's place of registration, must directly control and assume full responsibility for the operation of the vessel.

Ship owners will benefit from aid relating to ITL 0,25 million (approx. EUR 129,11 ⁽²⁾) per dwt (deadweight tons ⁽³⁾), up to a maximum of 30 000 dwt. The maximum aid possible for a single vessel would therefore be ITL 7 500 million (EUR 3 873 427). The limitation on the aid that a single shipowner could receive is the number of vessels owned which match the qualifying criteria.

The law does not specify how the aid should be spent nor does it indicate specific investments, projects or action to be undertaken by the beneficiary companies as a condition for receiving the aid. The granting of aid is however subject to the obligation that it is reinvested in the company's business within 18 months.

Concerning the relevant market, official data indicates that 30,1 million tonnes of the 31 million tonnes of petro-chemicals transported in Italian cabotage was carried by Italian flagged vessels. This results in a market share of 97 % in a market opened to competition through Community legislation since 1 January 1999. The scheme also concerns a limited number of Italian-registered tankers (14) operating on the international market into Italian ports, an activity clearly exposed to European as well as global competition for a long time.

There exists a clear objective on Community level to prevent major biological and environmental damage caused by shipping accidents involving old vessels and those carrying dangerous and potentially polluting goods.

Following the sinking of the single hull oil tanker 'Erika' in December 1999, the Commission in March 2000 presented a Communication on the safety of the seaborne oil trade ⁽⁴⁾. In the Communication, the Commission proposed three measures in the short term:

- a more rigorous inspection of ships using Community ports,
- stricter monitoring of classification societies, and
- an accelerated calendar for banning single hull oil tankers from EU waters, in relation to the timetable agreed earlier by the IMO.

Assessment

The measure in question confers an advantage to certain undertakings, is State-financed, selective in character, affects trade between Member States and might distort competition. It therefore constitutes State aid within the meaning of Article 87(1) of the EC Treaty and is incompatible with the common market, unless it can benefit from derogation provided in the EC Treaty.

⁽²⁾ Fixed exchange rate of EUR 1 = ITL 1 936,27

⁽³⁾ Deadweight ton: the basic unit for expressing the weight of cargo that a vessel is permitted to carry. It indicates the maximum weight of cargo, stores, fuel and domestic water that may be loaded before the vessel's summer loadline is submerged.

⁽⁴⁾ Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the safety of the seaborne oil trade. COM(2000) 142 final of 21 March 2000.

The aid measure does not seem to comply with any of the aid exemptions provided by the EC Treaty with the possible exemption of the Environmental State aid guidelines, however, with regard to the scheme's compatibility with environmental objectives a number of doubts exists, in particular, as regards:

- the aid scheme being limited to single-hull tankers 20 years of age or older,
- it allowing the purchase of single-hull tankers of less than 20 years as replacement, and
- the complete absence of any re-investment commitments and in relation to it the lack of quantifiable aid intensities.

TEXT OF THE LETTER

'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.

⁽³⁰⁾ Cfr. infra.

⁽³¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽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).

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.

Commission communication publishing the list of free zones in existence and in operation in the Community

(2002/C 50/05)

(Text with EEA relevance)

Pursuant to Article 802 of Commission Regulation (EEC) No 2454/93 of 2 July 1993 laying down provisions for the implementation of Council Regulation (EEC) No 2913/92 establishing the Community Customs Code, the free zones in existence and in operation in the Community, as notified by the Member States to the Commission are listed below.

Country	Free zone (control type I)	Free zone (control type II)	Address of customs authority (Article 804 CCIP)
DENMARK	Københavns Frihavn (Freeport of Copenhagen)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
GERMANY	Freihafen Bremen (Freeport of Bremen)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Freeport of Bremerhaven)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Freeport of Cuxhaven)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf (Freeport of Deggendorf)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Freeport of Duisbourg)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Freeport of Emden)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Freeport of Hamburg)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Freeport of Kiel)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Country	Free zone (control type I)	Free zone (control type II)	Address of customs authority (Article 804 CCIP)
HELLENIC REPUBLIC	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Free zone of Piraeus)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Free zone of Thessaloniki)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Free Zone of Heraclion)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
SPAIN	Zona franca de Barcelona (Free Zone of 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 (Free Zone of 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 (Free Zone of 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 (Free Zone of 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
FRANCE	Zone franche du Verdon — Port de Bordeaux (Free Zone of 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
IRELAND		Ringaskiddy Free Port	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Country	Free zone (control type I)	Free zone (control type II)	Address of customs authority (Article 804 CCIP)
ITALY	Punto franco di Trieste (Free Zone of Trieste)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Free Zone of Venice)		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) (Free Zone of Madeira — Caniçal)		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministerio das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
FINLAND	Lappeenrannan Vapaa- alue (Free Zone of Lappeenranta)		Lappeenrannan tullit PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Freeport of Hangon)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
UNITED KINGDOM		Liverpool Free Zone	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport Free Zone	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

III

(Notices)

COMMISSION

Operation of scheduled air services

Invitation to tender issued by France pursuant to Article 4(1)(d) of Council Regulation (EEC) No 2408/92 for the operation of scheduled air services from Strasbourg

(2002/C 50/06)

(Text with EEA relevance)

1. **Foreword:** Under the provisions of Article 4(1)(a) of Regulation (EEC) No 2408/92 of 23 July 1992 on access for Community air carriers to intra-Community air routes, France amended, as of 25 March 2001, the public service obligations imposed on scheduled air services between Strasbourg and Lisbon or Milan published in the *Official Journal of the European Communities* No C 385 of 19 December 1997. The standards required by these new public service obligations were published in the *Official Journal of the European Communities* No C 348 of 5 December 2000. Separate invitations to tender are being issued for each of the following routes:

— Strasbourg-Lisbon;

— Strasbourg-Milan (Malpensa/Linate/Bergamo).

Insofar as by 1 May 2002 no air carrier has commenced or is about to commence scheduled air services in accordance with the public service obligation imposed on each of the above routes and without requesting financial compensation, France has decided, in accordance with the procedure laid down in Article 4(1)(d) of the abovementioned regulation, to limit access to each of these routes to a single air carrier and to offer the right to operate such services by public tender from 1 June 2002 until the day before the start of the 2004 summer scheduling season.

Tenderers may present bids to operate the two abovementioned routes, particularly where this results in a reduction in the overall compensation required. However, they must set out clearly the amount of compensation required in respect of each route, where appropriate specifying different rates depending on which parts of their bid are accepted, in the event that they are awarded a contract for just one of the routes for which they have bid.

2. **Subject of the invitations to tender:** For each of the routes listed in paragraph 1 above, operation from 1 June 2002 of scheduled air services in accordance with the

public service obligation imposed on these routes, as published in the *Official Journal of the European Communities* No C 348 of 5 December 2000.

3. **Participation in the tender procedure:** Participation is open to all Community air carriers who hold a valid operating licence issued in accordance with Council Regulation (EEC) No 2407/92 of 23 July 1992 on licensing of air carriers.
4. **Call procedure:** Each invitation to tender is subject to the provisions of Article 4(1)(d), (e), (f), (g), (h) and (i) of Council Regulation (EEC) No 2408/92.
5. **Tender dossier:** The full tender dossier, including the specific rules for this invitation to tender and the public service delegation agreement and its technical annex (note on demographic and socio-economic features of Strasbourg airport catchment area, note on Strasbourg airport, market study, note on the European Parliament, text of the public service obligation published on 5 December 2000 in the *Official Journal of the European Communities*) is obtainable free of charge from:

Ministère des Affaires Étrangères, Bureau des Interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16, tel.: (33) 1 43 17 77 99, fax: (33) 1 43 17 77 69.
6. **Financial compensation:** Tenders must explicitly state the amount of compensation required for the operation of each route from the date on which operation commences until the day before the start of the 2004 summer scheduling season (with a first statement for the period from 1 June 2002 to the end of the 2002/2003 winter scheduling season and a second statement from the start of the 2003 summer scheduling season to the end of the 2003/2004 winter scheduling season). The exact amount of compensation finally granted will be determined ex-post for each period on the basis of the proven costs and revenue actually generated by the service within the limits of the amount given in the tender.

7. **Fares:** Tenders must indicate the proposed fare structure and the conditions under which changes may be introduced.

8. **Duration, amendment and termination of the contract:** The contract will commence on 1 June 2002. It will end the day before the start of the IATA 2004 summer scheduling season. In addition, the operation of the contracted services will be the subject of an examination for each operating period in cooperation with the carrier. The amount of the compensation may be revised in the event of unforeseen changes in operating conditions.

The carrier selected must give six months' notice before continuing the services, in accordance with the public service obligations published on 5 December 2000 in the '*Official Journal of the European Communities*'.

9. **Penalties:** Failure by the carrier to observe the period of notice referred to in point 8 will be subject to a penalty. This is calculated by applying:

- in the first operating period a coefficient of three to the average monthly deficit recorded over the first operating months multiplied by the number of months of default;
- in the subsequent period, a coefficient of three to the average monthly deficit recorded over the previous period multiplied by the number of months of default.

If the carrier should be prevented from operating the service in question by force majeure, the amount of financial compensation may be reduced in proportion to the number of flights not carried out.

In the event that the carrier fails to operate the service in question for reasons other than force majeure, or fails to

respect the public service obligations, the Strasbourg Chamber of Commerce and Industry or the Ministry of Foreign Affairs may:

- reduce the amount of financial compensation in proportion to the number of flights not carried out;
- ask the carrier for explanations. If the explanations offered are not satisfactory, the contract may be terminated.

These penalties shall apply without prejudice to the application of the provisions of Article R.330-20 of the Civil Aviation Code.

10. **Presentation of tenders:** Tenders must reach the following address before 17.00 (local time):

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.

At the latest five weeks after the date of publication of this invitation to tender in the '*Supplement to the Official Journal of the European Communities*', and must be sent by registered letter with acknowledgement of receipt, date as on receipt, or delivered by hand with acknowledgement of receipt.

11. **Validity of the invitation to tender:** In accordance with the first sentence of Article 4(1)(d) of Council Regulation (EEC) No 2408/92, the validity of each invitation to tender is subject to the condition that no Community carrier presents by 1 May 2002 a programme for operating the route in question from 1 June 2002 in accordance with the public service obligation imposed, without requesting any financial compensation.

NOTICE

On 26 February 2002, in the *Official Journal of the European Communities* C 51 A, the 'Common catalogue of varieties of agricultural plant species — 11th supplement to the 21st complete edition' will be published.

Subscribers to the Official Journal may obtain the same number of copies and language versions of this Official Journal as those to which they subscribe free of charge. They are requested to return the attached order form, duly completed and bearing their subscription registration number (code appearing on the left of each label and beginning with: O/.). This Official Journal will remain available free of charge for one year from the date of its publication.

Non-subscribers who are interested may order this Official Journal against payment from the sales office responsible for their country or from the Office for Official Publications of the European Communities, Sales Department, L-2985 Luxembourg, which will forward their order to the appropriate sales office.

ORDER FORM

**Office for Official Publications
of the European Communities**

Sales Department
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

I am a subscriber to the *Official Journal of the European Communities*.

My registration number is as follows: O/.

Please send me . . . free copy/copies of **Official Journal C 51 A/2002**.

I would like to order against payment . . . **additional copy/copies**.

Language(s):

I am not a subscriber to the *Official Journal of the European Communities* and would like to order . . . **copy/**
copies against payment.

Language(s):

Name:

Address:

Date: Signature: