

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I <i>Tiedonantoja</i>	
	Neuvosto	
2002/C 50/01	Neuvoston päätöslauselma, annettu 14 päivänä helmikuuta 2002, kielellisen monimuotoisuuden ja kielten oppimisen edistämisestä Euroopan kielten teemavuoden 2001 tavoitteiden mukaisesti	1
2002/C 50/02	Neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien Päätöslauselma, antama 14 päivänä helmikuuta 2002, nuorten vapaaehtoistyön lisäarvosta kehitettäessä yhteisön nuorisotoimintaa	3
	Komissio	
2002/C 50/03	Euron kurssi	6
2002/C 50/04	Valtiontuki – Italia – Tuki C 97/2001 (ex N 93/2001) – Italian öljysäiliöaluslaivaston romutus ja uusiminen – Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	7
2002/C 50/05	Komission tiedonanto, joka julkaisee yhteisössä toiminnassa olevien vapaa-alueiden luettelon ⁽¹⁾	16

II *Valmistavat säädökset*

.....



Ilmoitusnumero

Sisältö (jatkuu)

Sivu

III *Tiedotteita*

Komissio

2002/C 50/06

Säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen – Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukainen Ranskan esittämä tarjouspyyntö, joka koskee säännöllisen lentoliikenteen harjoittamista Strasbourgista ⁽¹⁾ 19

Ilmoitus (katso kansilehden kolmas sivu)



⁽¹⁾ ETA:n kannalta merkityksellinen teksti

HUOMAUTUS

Euroopan yhteisöjen virallisen lehden numerossa C 51 A 26. helmikuuta 2002 julkaistaan "Viljelykasvilajien yleinen lajikeluettelo – Yhdestoista täydennysosa 21. kokonaispainokseen".

Euroopan yhteisöjen virallisen lehden tilaajat voivat hankkia maksuttomana saman määrän samankielisiä versioita kuin heidän tilauksensa käsittää. Tilaajia pyydetään palauttamaan oheinen tilauslomake asianmukaisesti täytettynä ja varustettuna tilaajanumerolla (tilaajanumero on jokaisen osoitelipukkeen vasemmassa reunassa ja se alkaa: O/.). Tämä *Euroopan yhteisöjen virallisen lehden* numero on saatavissa maksuttomasti yhden vuoden ajan sen julkaisupäivämäärästä lähtien.

Muut kuin tilaajat voivat tilata tämän numeron oman maansa myyntitoimistosta tai Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimistosta, myyntiosastolta, L-2985 Luxembourg, joka ohjaa tilauksen asianmukaiseen myyntitoimistoon.

TILAUSLOMAKE

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

Myyntiosasto
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

- Olen** *Euroopan yhteisöjen virallisen lehden* **tilaaja**.

Tilaajanumeroni on: O/.

- Lähettäkää minulle . . . maksutonta numeroa **Euroopan yhteisöjen virallista lehteä C 51 A/2002**.
- Haluaisin tilata** maksua vastaan . . . **lisäkappaletta**.

Kieli/kielet:

- En ole** *Euroopan yhteisöjen virallisen lehden* **tilaaja** ja haluaisin tilata . . . **kappaletta maksua vastaan**.

Kieli/kielet:

Nimi:

Osoite:

Päiväys: Allekirjoitus:

I

(Tiedonantoja)

NEUVOSTO

NEUVOSTON PÄÄTÖSLAUSELMA,

annettu 14 päivänä helmikuuta 2002,

kieellisen monimuotoisuuden ja kielten oppimisen edistämisestä Euroopan kielten teemavuoden 2001 tavoitteiden mukaisesti

(2002/C 50/01)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, joka

PALAUTTAA MIELIIN:

- neuvoston tyytyväisenä merkille paneman Euroopan unionin perusoikeuskirjan ⁽⁴⁾ 22 artiklan, jossa todetaan, että unioni kunnioittaa kulttuurista, uskonnollista ja kielellistä monimuotoisuutta,
- (1) Euroopan unionin valtioiden eri opetusjärjestelmien sisällä tapahtuvan kielten oppimisen ja opettamisen monipuolistamisesta sekä laadun parantamisesta 31 päivänä maaliskuuta 1995 annetun neuvoston päätöslauselman ⁽¹⁾, jonka mukaan oppilailla olisi periaatteessa oltava mahdollisuus oppia kahta unionin kieltä yhden tai useamman äidinkielen lisäksi,
- (2) jäsenvaltioiden vastuun opetuksen sisällöstä sekä koulutusjärjestelmien organisoimisesta ja kulttuurisesta ja kielellisestä monimuotoisuudestaan,
- (3) komission vuonna 1995 julkaiseman valkoisen kirjan Opettaminen ja oppiminen – kohti kognitiivista yhteiskuntaa,
- (4) kielellisestä moninaisuudesta ja moniarvoisuudesta Euroopan unionissa 12 päivänä kesäkuuta 1995 annetut neuvoston päätelmät,
- (5) Euroopan unionin kielten varhaisopetuksesta 16 päivänä joulukuuta 1997 annetun neuvoston päätöslauselman ⁽²⁾,
- (6) Lissabonissa 23 ja 24 päivänä maaliskuuta 2000 kokoon-tuneen Eurooppa-neuvoston puheenjohtajan päätelmät, joissa vieraat kielet luetaan mukaan Euroopan tasolla määriteltäviin perustaitoihin,
- (7) Euroopan kielten teemavuodesta 2001 17 päivänä heinäkuuta 2000 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1934/2000/EY ⁽³⁾,
- (8) 7 päivänä joulukuuta 2000 tehdyn ja Nizzan Eurooppa-
- (9) nuorten yhteiskunnallisesta osallisuudesta 14 päivänä joulukuuta 2000 annetun neuvoston ja neuvostossa kokoon-tuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien päätöslauselman ⁽⁵⁾, jonka Nizzan Eurooppa-neuvosto hyväksyi,
- (10) jäsenvaltioiden työllisyyspolitiikan suuntaviivoista vuodeksi 2001 19 päivänä tammikuuta 2001 tehdyn neuvoston päätöksen ⁽⁶⁾ ja erityisesti elinikäistä oppimista koskevan laaja-alaisen tavoitteen,
- (11) koulutusjärjestelmien konkreettisista tavoitteista 12 päivänä helmikuuta 2001 hyväksytyyn neuvoston (koulutus) selvityksen, joka esitettiin Tukholman Eurooppa-neuvostolle ja jossa vieraiden kielten oppimisen parantaminen asetetaan selvästi yhdeksi tavoitteeksi, sekä tämän selvityksen jatkotoimenpiteistä 28 päivänä toukokuuta 2001 annetut neuvoston päätelmät,
- (12) komission vuoden 2000 muistion elinikäisestä oppimisesta, joka herätti Euroopan tasolla ja jäsenvaltioissa laajaa keskustelua siitä, miten muun muassa kielten oppimisen alalla olisi toteutettava elinikäisen oppimisen laajoja ja yhtenäisiä strategioita,
- (13) opiskelijoiden, koulutuksessa olevien, vapaaehtoisten, opettajien ja kouluttajien liikkuvuudesta Euroopan yhteisössä 10 päivänä heinäkuuta 2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston suosituksen ⁽⁷⁾,
- (14) Euroopan neuvoston kielellisen monimuotoisuuden ja kielten oppimisen edistämisen alalla kehittämät toimet,

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

KOROSTAA, ETTÄ:

- (1) kielitaito on yksi perustaidoista, jotka jokaisen kansalaisen on hankittava, jotta hän kykenisi osallistumaan tehokkaasti eurooppalaiseen tietoyhteiskuntaan, ja se edistää siten sekä yhteiskuntaan sopeutumista että sosiaalista yhteenkuuluvuutta; äidinkielen (äidinkielten) perusteellinen taito voi helpottaa muiden kielten oppimista,
- (2) kielitaidolla on suuri merkitys liikkuvuuden edistämisen kannalta sekä osana koulutusta että ammatillisia tavoitteita varten samoin kuin kulttuurisista ja henkilökohtaisista syistä,
- (3) kielitaidosta on hyötyä myös Euroopan yhteenkuuluvuudelle Euroopan unionin laajentumista silmällä pitäen,
- (4) kaikki Euroopan kielet ovat kulttuurin kannalta yhdenvertaisia ja samanarvoisia ja ne ovat erottamaton osa eurooppalaista kulttuuria ja sivistystä,

MUISTUTTAA, ETTÄ:

yhteistyössä Euroopan neuvoston kanssa järjestetty Euroopan kielten teemavuosi 2001 edistää tietoisuutta kielellisestä monimuotoisuudesta ja kielten oppimisen edistämistä,

neuvoston (koulutus) 12 päivänä helmikuuta 2001 hyväksymä selvitys koulutusjärjestelmien konkreettisista tavoitteista, jossa vieraiden kielten oppimisen parantaminen nimenomaisesti asetetaan erääksi tavoitteeksi, olisi pantava täytäntöön yksityiskohdallisen työohjelman avulla, joka on määriteltävä yhteisessä kertomuksessa, jonka neuvosto ja komissio esittävät Barcelonan Eurooppa-neuvostolle,

VAHVISTAA UUDELLEEN:

Euroopan kielten teemavuodesta 2001 17 päivänä heinäkuuta 2000 tehdyn Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1934/2000/EY 2 artiklassa esitetyt tavoitteet tarkoituskin jatkaa niiden toteuttamista,

KEHOTTAJAA jäsenvaltioita poliittisen sekä, oikeus- ja koulutusjärjestelmänsä sekä talousarvionsa rajoissa ja puitteissa ja niiden ensisijaisten tavoitteiden mukaisesti:

- (1) toteuttamaan asianmukaisiksi katsomansa toimenpiteet tarjotakseen oppilaille mahdollisimman laajalti tilaisuuden oppia äidinkieltänsä lisäksi kahta tai tarvittaessa useampaa kieltä sekä edistämään muidenkin henkilöiden vieraiden kielten oppimista osana elinikäistä oppimista ottaen huomioon toimenpiteiden kohteena olevien erilaiset tarpeet ja sen, että on tärkeää tarjota oppimismahdollisuuksia tasapuolisesti. Jotta edistetään yhteistyötä ja liikkuvuutta kaikkialla Euroopassa olisi tarjottava mahdollisuus opiskella

mahdollisimman monia kieliä naapurimaiden ja/tai -alueiden kielet mukaan lukien,

- (2) huolehtimaan siitä, että opinto-ohjelmilla ja pedagogisilla tavoitteilla edistetään myönteistä asennetta muita kieliä ja kulttuureja kohtaan sekä valmiuksia kulttuurien väliseen viestintään nuoresta iästä alkaen,
- (3) edistämään kielten oppimista ammatillisessa koulutuksessa ottamalla siten huomioon kielitaidon myönteisen vaikutuksen liikkuvuuteen ja työllistävyyteen,
- (4) helpottamaan muunkielisten sopeutumista opetukseen ja koko yhteiskuntaan muun muassa parantamalla heidän yhden tai useamman virallisen opetuskielen taitoaan samalla kunnioittaen heidän kotimaansa kulttuureja ja kieliä,
- (5) edistämään innovatiivisten pedagogisten menetelmien käyttöä, muun muassa opettajainkoulutuksessa,
- (6) rohkaisemaan tulevia kieltenopettajia hyödyntämään asianomaisia eurooppalaisia ohjelmia ja suorittamaan osan opinnoistaan maassa tai alueella, jossa heidän myöhemmin opettamansa kieli on virallinen kieli,
- (7) luomaan kielitaidon arviointia varten järjestelmiä, jotka perustuvat Euroopan neuvoston laatimaan yhteiseen eurooppalaiseen kieliä koskevaan viitekehykseen ja joissa otetaan riittävällä tavalla huomioon koulun ulkopuolinen oppiminen,
- (8) myötävaikuttamaan eurooppalaiseen yhteistyöhön siten, että edistetään tutkintovaatimusten avoimuutta ja kielten opetuksen laadun valvontaa,
- (9) edellä mainittujen tavoitteiden mukaisesti pitämään mielessä Euroopan yhteisön kielellisen monimuotoisuuden ja rikkauten ja siten kannustamaan muun muassa jäsenvaltioiden kieliä ja kulttuureja tunnetuksi tekevien virallisten keskustusten tai muiden kulttuurilaitosten välistä yhteistyötä,

KEHOTTAJAA komissiota:

- (1) tukemaan jäsenvaltioita edellä annettujen suositusten täytäntöönpanossa,
- (2) ottamaan tässä yhteydessä huomioon kielellisen monimuotoisuuden periaatteen suhteissaan kolmansiin maihin ja ehdokasmaihin,
- (3) esittämään vuoden 2003 alkuun mennessä ehdotuksia kielellistä monimuotoisuutta ja kielten oppimista edistäviksi toimenpiteiksi varmistuen samalla johdonmukaisuuden koulutusjärjestelmien konkreettisia tavoitteita koskevan selvityksen täytäntöönpanon kanssa.

Neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien

PÄÄTÖSLAUSELMA,

antama 14 päivänä helmikuuta 2002,

nuorten vapaaehtoistyön lisäarvosta kehitettäessä yhteisön nuorisotoimintaa

(2002/C 50/02)

EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO JA NEUVOSTOSSA KOKOONTUNEET JÄSENVALTIOIDEN HALLITUSTEN EDUSTAJAT, jotka

katsovat seuraavaa:

- (1) Euroopan yhteisön perustamissopimuksessa määrätään, että yhteisön toiminnalla pyritään edistämään nuorisovaihdon sekä nuoriso-ohjaajien vaihdon kehittämistä.
- (2) Euroopan parlamentti ja neuvosto hyväksyivät päätöksellä 1031/2000/EY⁽¹⁾ yhteisön Nuoriso-toimintaohjelman. Ohjelman suosio kasvaa kaikissa jäsenvaltioissa, ja siihen sisältyy tärkeä eurooppalaista vapaaehtoistyötä koskeva osio, jossa kansainvälinen vapaaehtoistyö määritellään selkeästi.
- (3) Puheenjohtajavaltio Ruotsin ja komission Uumajassa 16–18 päivänä maaliskuuta 2001 järjestämän nuorten asemaa Euroopassa käsitelleen konferenssin suosituksissa viitattiin siihen, että on tärkeää määrittää nuorten vapaaehtoistyön asema Euroopan tasolla.
- (4) Yhdistyneet Kansakunnat on julistanut vuoden 2001 kansainväliseksi vapaaehtoistoiminnan vuodeksi.
- (5) Lissabonissa 23 ja 24 päivänä maaliskuuta 2000 kokoon-tuneen Eurooppa-neuvoston päätelmissä todetaan, että Euroopan unioni tarvitsee kokonaisvaltaisen strategian, jonka tavoitteena on valmistella siirtymistä tietoon perustuvaan talouteen ja yhteiskuntaan, joten nykyisten oppimiseen ja työntekoon liittyvien mallien on muututtava.
- (6) Komission 30 päivänä lokakuuta 2000 päivätty muistio elinikäisestä oppimisesta ja elinikäistä oppimista koskevaan tiedonantoon liittyvät komission valmistelut ovat tärkeitä. Aiempina puolivuotiskausina käytyjen keskustelujen aikana kiinnitettiin huomiota erityisesti vapaaehtoistyöhön liittyvän koulun ulkopuolisen oppimisen ja arkioppimisen tuomaan lisäarvoon.
- (7) Neuvoston ja jäsenvaltioiden hallitusten edustajien nuorten yhteiskunnallisesta osallisuudesta 14 päivänä joulukuuta 2000 antamassa päätöslauselmassa⁽²⁾ kehoitetaan komis-siota ja jäsenvaltioita kutakin toimivaltansa puitteissa tutkimaan yhteisen työskentelyn tavoitteita, joilla pyritään edistämään kaikkien jossain jäsenmaassa laillisesti asuvien nuorten mahdollisuuksia osallistua täysipainoisesti talous- ja yhteiskuntaelämään.
- (8) Nizzan Eurooppa-neuvoston hyväksymässä liikkuvuutta koskevassa toimintasuunnitelmassa ja Euroopan parlamen-tin ja neuvoston opiskelijoiden, koulutuksessa olevien, vapaaehtoisten, opettajien ja kouluttajien liikkuvuudesta Euroopan yhteisössä 10 päivänä heinäkuuta 2001 antamassa suosituksessa⁽³⁾ mainitaan joukko liikkuvuutta edistäviä toimia. Euroopan parlamentti ja neuvosto mainitsevat liikkuvuudesta annetussa suosituksessa erityisesti toimenpiteitä, joita jäsenvaltiot pitävät sopivina poistamaan esteitä vapaaehtoisten liikkuvuudelta.
- (9) Neuvoston ja neuvostossa kokoontuneiden jäsenvaltioiden hallitusten edustajien 28 päivänä kesäkuuta 2001 antamassa päätöslauselmassa ”Syrjäytymisestä oman elämän vaikuttajaksi: nuorten aloitteellisuuden, yritteliäisyyden ja luovuuden edistäminen”⁽⁴⁾ todetaan virikkeellisyyden merkitys arvokkaana voimavarana.
- (10) Amsterdamin sopimuksen päätösasiakirjaan liitettyssä vapaaehtoispalvelua koskevassa julistuksessa N:o 38 tunnustetaan vapaaehtoispalvelun merkittävä osuus yhteiskunnallisen yhteisvastuullisuuden kehittämisessä ja todetaan, että yhteisö edistää vapaaehtoisjärjestöjen Euroopan laajuista ulottuvuutta painottamalla erityisesti tiedon ja kokemusten vaihtoa sekä nuorten ja ikääntyneiden osallistumista vapaaehtoistyöhön,

TOTEAVAT SEURAAVAA:

1. Kaikissa jäsenvaltioissa lukemattomat nuoret ovat mukana erilaisissa vapaaehtoistyön muodoissa. Jäsenvaltioiden välisistä eroista huolimatta nuoret muodostavat kaikkialla suuren osan niistä vapaaehtoisista, jotka osallistuvat yhteisössä aktiivisesti etupäässä sosiaalisiin ja humanitaarisiin aloitteisiin, hankkeisiin ja valtioista riippumattomien järjestöjen toimintaan demokraattisen yhteiskunnan ja kestävän kehityksen hyväksi.

⁽¹⁾ EYVL L 117, 18.5.2000, s. 1.

⁽²⁾ EYVL C 374, 28.12.2000, s. 5.

⁽³⁾ EYVL L 215, 9.8.2001, s. 30.

⁽⁴⁾ EYVL C 196, 12.7.2001, s. 2.

2. Nuorten vapaaehtoistyön eri muodoilla, myös Euroopan unionin toiminnan Nuoriso-ohjelman mukaisella eurooppalaisesta vapaaehtoistyötä koskevalla osiolla, joka on osa Nuoriso-toimintaohjelmaa, on yhteiskunnallista merkitystä, sillä se
- levittää sellaisia yleismaailmallisia arvoja kuin ihmisoikeuksia, demokratiaa, rasmin vastaisuutta, yhteisvastuuta ja kestävä kehitystä;
 - edistää yhteiskunnallista osallistumista, vapaaehtoista sitoutumista ja aktiivista kansalaisuutta ja lujittaa kansalaisyhteiskuntaa kaikilla tasoilla;
 - edistää nuorten yhteiskunnallista osallisuutta ja auttaa nuorten luovuuden, yritteliäisyyden sekä yhteiskunnallisen innovoinnin kehittymistä.
3. Nuorten vapaaehtoistyö antaa nuorille mahdollisuuden kehittää tiettyjä henkilökohtaisia ja ammatillisia valmiuksia edistämällä siten nuorten työllistävyyttä sekä heidän osallistumistaan yhteiskuntaan yleensä.
4. Nuorisjärjestöillä ja -hankkeilla on tärkeä tehtävä nuorten parissa koulun ulkopuolisen oppimisen ja arkioppimisen ympäristöinä, ja ne myötävaikuttavat monipuolisuudellaan elinikäisen ja elämänlaajuisen oppimisen toteutumiseen kaikilta osiltaan.
5. Valtioista riippumattomilla järjestöillä, nuorisjärjestöillä ja kaikilla muilla nuorten vapaaehtoistyön alalla toimivilla järjestöillä on erityisasema nuorten vapaaehtoistyön käytännön toteutumisympäristönä niin paikallisella, kansallisella kuin Euroopan tasolla.
6. Nuoret vapaaehtoiset ovat itse tärkeässä asemassa yhteisön Nuoriso-toimintaohjelman piiriin kuuluvien eri hankkeiden kehittämisessä ja toteuttamisessa,

KEHOTTAVAT JÄSENVALTIOITA:

Toteuttamaan sopiviksi katsomansa toimenpiteet poistaakseen oikeudelliset ja hallinnolliset esteet, jotta nuorten vapaaehtoistyö saa kaikki mahdollisuudet kehittyä kansallisella ja kansainvälisellä tasolla.

Estämään sen, että nuorten vapaaehtoistyö rajoittaisi tai korvaisi mahdollista tai olemassa olevaa palkkatyötä,

KEHOTTAVAT KOMISSIOTA JA JÄSENVALTIOITA OMAN TOIMIVALTANSA PUITTEISSA:

- Toteuttamaan toimenpiteitä nuorten vapaaehtoistyön lisäämiseksi ja kehittämiseksi edelleen. Tässä tulisi tarvittaessa noudattaa Yhdistyneiden Kansakuntien kansainvälisen vapaaehtoistoiminnan vuoden puitteissa asettamia strategisia tavoitteita.
- Nuorten vapaaehtoistyötä koskevan politiikan laatimiseksi ja alaa koskevan eurooppalaisen yhteistyön vahvistamiseksi hyödyntämään seuraavia osioita, jotka perustuvat vuoden 2001 Kansainväliseksi vapaaehtoistoiminnan vuodeksi julistavan YK:n päätöslauselman strategisiin tavoitteisiin:
 - vapaaehtoistyön ja siihen osallistumisen edistäminen ja sitä koskevien tietojen antaminen myönteisen kuvan vahvistamiseksi vapaaehtoistyöstä;
 - se, että muun muassa viranomaiset kaikilla tasoilla sekä yleinen mielipide, tiedotusvälineet, elinkeinoelämä, työnantajat ja kansalaisyhteiskunta tunnustavat ja tukevat vapaaehtoistyötä;
 - vapaaehtoistyön tukeminen kannustimin ja vapaaehtoisia, heidän ohjaajiaan ja järjestöjään kouluttamalla;
 - asianomaisten toimijoiden verkottuminen, jolloin on kiinnitettävä erityistä huomiota nuorten omaan näkökulmaan;
 - nuorten vapaaehtoistyön laadusta huolehtiminen ottaen huomioon terveys- ja turvallisuusnäkökohdat.
- Tunnustamaan nuorten vapaaehtoistyöstä saatavien kokemusten merkityksen ja kokoamaan yhteen ja vaihtamaan nuorten vapaaehtoistyötä koskevia hyviä toimintatapoja.
- Tukemaan nuorten vapaaehtoistyön kaikkia osapuolia.
- Helpottamaan nuorten osallistumista vapaaehtoistyöhön siten, että vältetään kaikkea sosiaalista syrjäytymistä tai syrjintää.
- Edistämään ja tukemaan nuorten vapaaehtoistyötä koskevaa tutkimusta seuraamalla säännöllisesti kentällä tapahtuvaa kehitystä ja asianmukaisin politiikkaa koskevin päätöksin.

7. Ottamaan valtioista riippumattomat järjestöt, nuorisjärjestöt ja kaikki muut nuorten vapaaehtoistyön alalla toimivat järjestöt sekä itse nuoret vapaaehtoiset mukaan nuorten vapaaehtoistyötä tukevan politiikan laatimiseen ja toteuttamiseen. Tämän on tapahduttava osallistumisen hengessä ja käyttäen hyväksi vapaaehtoisten ja heidän järjestöjensä kokemusta.
8. Sisällyttämään nämä nuorisopoliittiset tavoitteet ja toimenpiteet siihen seurantaan, jota Euroopan yhteisöjen komission julkaiseman Euroopan nuorisoa koskevan valkoisen kirjan pohjalta mahdollisesti toteutetaan,

KEHOTTAVAT KOMISSIOTA:

1. Edistämään Euroopan yhteisön ja Euroopan neuvoston aloitteiden sekä muiden kansainvälisten elinten aloitteiden yhteisvaikutusta sekä strategia- että toimintatasolla.
2. Ottamaan huomioon nuorten vapaaehtoisten tärkeä osuus Nuoriso-toimintaohjelman toimissa ja selvittämään ohjelman arvioinnin ja tulevan kehittämisen yhteydessä, kuinka nuorten vapaaehtoistyötä voidaan edelleen edistää.

TOIVOVAT:

Tämän päätöslauselman osaltaan kehittävän yhteistyöpolitiikkaa nuorisoalalla, toissijaisuusperiaatteen mukaisesti, erityisesti siten, että tunnustetaan sekä nuorten kanssa tehtävän että nuorten itsensä tekemän vapaaehtoistyön merkitys.

KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾

22. helmikuuta 2002

(2002/C 50/03)

1 euro	=	7,4325	Tanskan kruunua
	=	9,1548	Ruotsin kruunua
	=	0,6117	Englannin puntaa
	=	0,8747	Yhdysvaltain dollaria
	=	1,3914	Kanadan dollaria
	=	117,07	Japanin jeniä
	=	1,4796	Sveitsin frangia
	=	7,762	Norjan kruunua
	=	88,32	Islannin kruunua ⁽²⁾
	=	1,6975	Australian dollaria
	=	2,0859	Uuden Seelannin dollaria
	=	10,023	Etelä-Afrikan randia ⁽²⁾

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

⁽²⁾ Lähde: Komissio.

VALTIONTUKI – ITALIA

Tuki C 97/2001 (ex N 93/2001) – Italian öljysäiliöaluslaivaston romutus ja uusiminen

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(2002/C 50/04)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio on ilmoittanut 20. joulukuuta 2001 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Italialle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainittua tukea.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa tuesta, jota koskevan menettelyn komissio aloittaa, kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen:

Euroopan komissio
Energian ja liikenteen pääosasto
Linja A
B-1049 Bruxelles/Brussel
Faksi (32-2) 296 41 04.

Huomautukset toimitetaan Italialle. Huomautuksia esittävä asianomainen voi pyytää kirjallisesti henkilöllisyyden luottamuksellista käsittelyä, ja tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

Italian viranomaiset ilmoittivat EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti 15. tammikuuta 2001 päivätyllä kirjeellä N:o 542, joka rekisteröitiin komission pääsihteeristössä numerolla SG(2001)A/787, suunnitelmasta tukijärjestelmäksi, joka tarjoaisi laivanomistajille kannustimen poistaa käytöstä 20 vuotta vanhat tai sitä vanhemmat yksirunkoiset säiliöalukset.

Italian viranomaisten tavoitteena on vauhdittaa yli 20 vuotta vanhojen yksirunkoisten säiliöalusten käytöstäpoistoa, jota edellytetään sekä kansainvälisessä että yhteisön oikeudessa ja joka auttaa saavuttamaan yhteisön vesien turvallisuuden lisäämiseen tähtäävän tavoitteen.

Järjestelmästä hyötyvät sellaisia yksirunkoisia säiliöaluksia omistavat laivanvarustamot, jotka on varustettu kuljettamaan raakaöljyä tai öljy- ja kemiallisia tuotteita ja joiden kantavuus on yli 1 000 kuollutta painotonna ja

— joiden on täytynyt kuulua varustamolle ennen 30. syyskuuta 2000,

— jotka on rekisteröity ennen kyseistä päivää Italian lipun alla ⁽¹⁾,

— jotka olivat olleet käytössä yli 20 vuotta 31. joulukuuta 1999, ja

— jotka myydään romutettaviksi tai joiden romutus on järjestetty. Romutuksen on alettava välillä 1. tammikuuta 2000 – 31. joulukuuta 2002, ja se on saatettava päätökseen kuuden kuukauden kuluessa.

⁽¹⁾ Jotta varustamo voisi omistaa Italian lipun alla rekisteröityjä aluksia, Italian merenkulkusäännösten 143 artiklassa edellytetään, että

- a) yli 50 % kuuluu luonnollisille tai oikeushenkilöille tai oikeussubjekteille, jotka tulevat Italiasta tai muista EU-maista,
- b) tai jos alusten omistaja tulee yhteisön ulkopuolelta, aluksen liikennöintiä hallitsee ja siitä vastaa kaikilta osin Italian alueelle sijoittautunut pysyvä organisaatio, jonka hallinto on delegoitu Italian tai muun EU-maan kansallisuuden omaavalle luonnolliselle tai oikeushenkilölle, jonka kotipaikka on aluksen rekisteröintipaikassa.

Laivanvarustajat hyötyvät tuesta, jonka suuruus on 0,25 miljoonaa Italian liiraa (noin 129,11 euroa ⁽²⁾) kuollutta painotonta ⁽³⁾ kohti. Tukea voidaan maksaa 30 000 kuolleeseen painotoniin saakka. Suurin mahdollinen tukimäärä yhdelle alukselle olisi siis 7 500 miljoonaa Italian liiraa (3 873 427 euroa). Yksittäisen laivanvarustajan saaman tuen rajana on laivanvarustajan omistamien tukiperusteet täyttävien alusten määrä.

Laissa ei määritellä, miten tuki pitäisi käyttää, eikä siinä mainita mitään erityisiä investointeja, hankkeita tai toimia, joihin tukea saavien varustamoiden on ryhdyttävä ehtona tuen saamiselle. Tuen myöntämisen ehtona on kuitenkin velvoite investoida se uudelleen varustamon liiketoimintaan 18 kuukauden kuluessa.

Relevanttien markkinoiden osalta virallisista tiedoista käy ilmi, että 30,1 miljoonaa tonnia Italian kabotaasiliikenteessä kuljetetuista 31 petrokemikaalitonista kuljetettiin Italian lipun alla purjehtivilla aluksilla. Näiden alusten markkinaosuus on siis 97 % markkinoista, jotka on 1. tammikuuta 1999 lähtien avattu kilpailulle yhteisön lainsäädännöllä. Tukijärjestelmä koskee myös pientä määrää (14) Italiassa rekisteröityjä säiliöaluksia, jotka toimivat kansainvälisillä markkinoilla ja poikkeavat Italian satamissa. Tämä on toimintaa, jossa on vallinnut Euroopan laajuinen ja maailmanlaajuinen kilpailu jo pitkän ajan.

Yhteisön tasolla asetettuna selkeänä tavoitteena on ehkäistä suuret biologiset ja ympäristövahingot, jotka johtuvat vanhojen alusten ja vaarallista ja potentiaalisesti saastuttavaa lastia kuljetavien alusten onnettomuuksista merellä.

Yksirunkoisen öljysäiliöaluksen Erikan joulukuussa 1999 tapahtuneen uppoamisen jälkeen komissio antoi maaliskuussa 2000 tiedonannon öljykuljetusten meriturvallisuudesta ⁽⁴⁾. Komissio ehdotti tiedonannossa lyhyellä aikavälillä kolmea toimenpidettä:

- yhteisön satamia käyttävien alusten tiukempi tarkastus,
- luokituslaitosten tarkempi valvonta,
- nopeutettu aikataulu yksirunkoisten öljysäiliöalusten poistamiselle EU:n vesiltä (verrattuna IMO:n aiemmin päättämään aikatauluun).

Tuen arviointi

Kyseinen tuki antaa edun tietyille yrityksille, se myönnetään valtion varoista, se on luonteeltaan valikoivaa ja se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja voi vääristää kilpailua. Siksi se on EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea eikä se sovellu yhteismarkkinoille, ellei siihen voida soveltaa EY:n perustamissopimuksessa määrättyä poikkeusta.

⁽²⁾ Kiinteä vaihtokurssi 1 euro = 1 936,27 ITL.

⁽³⁾ Kuollut painotoni: mittayksikkö lastin painolle, jonka alus saa kantaa. Se ilmaisee lastin, varastojen, polttoaineen ja talousveden enimmäispainon, joka voidaan lastata ennen kuin aluksen kesälähtimerkki peittyy.

⁽⁴⁾ Komission tiedonanto Euroopan parlamentille ja neuvostolle öljykuljetusten meriturvallisuudesta. KOM(2000) 142 lopullinen, 21. maaliskuuta 2000.

Näyttää siltä, että tukeen ei voida soveltaa yhtäkään EY:n perustamissopimuksessa määrättyä poikkeusta lukuun ottamatta mahdollisesti ympäristötuen suuntaviivoja. Tukijärjestelmän soveltuvuutta ympäristötavoitteisiin voidaan kuitenkin epäillä erityisesti seuraavista syistä:

- tukijärjestelmä koskee vain yli 20 vuotta vanhoja tai sitä vanhempia yksirunkoisia säiliöaluksia,
- se sallii alle 20 vuotta vanhojen yksirunkoisten säiliöalusten hankinnan tilalle ja
- se ei edellytä minkäänlaisia sitoumuksia sen suhteen, miten saatu tuki on investoitava uudelleen, minkä vuoksi tuen intensiteettiä on mahdoton kvantifioida.

KIRJE

"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 vieteranno l'accesso ai porti delle navi cisterna monoscafo dopo il 2015.
- B. *Considerazioni di carattere ambientale*
34. L'articolo 6 del trattato stabilisce che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e delle azioni comunitarie nel settore dei trasporti.
35. La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul rafforzamento della cooperazione euromediterranea nei settori dei trasporti e dell'energia⁽²²⁾ sottolinea la necessità di accrescere la sicurezza del trasporto marittimo, con particolare riferimento al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, indicando che tale preoccupazione «è particolarmente evidente trattandosi di un mare chiuso, con un equilibrio ecologico instabile, come il Mediterraneo».
36. Esiste inoltre un chiaro obiettivo comunitario di prevenzione dei gravi danni biologici ed ambientali provocati da incidenti nei quali sono coinvolte vecchie navi e navi che trasportano merci pericolose e potenzialmente inquinanti.
- 2. VALUTAZIONE DELL'AUTO**
- Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE**
37. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
38. *Trasferimento di risorse pubbliche.* La nozione di aiuto di Stato è applicabile ad ogni vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscono sulla base di un mandato conferito loro dallo Stato. Nel caso
- di specie, gli armatori beneficiano di un mutuo che le autorità italiane si sono impegnate a rimborsare.
39. *Vantaggio.* Il regime in questione sembra conferire un vantaggio ai proprietari italiani di navi cisterna monoscafo di età non inferiore a 20 anni che operano sul mercato italiano del cabotaggio o sul mercato internazionale. Viceversa non beneficiano di tale regime le imprese armatoriali che operano con navi di età inferiore.
40. *Selettività del regime.* Il regime in questione sembra favorire il settore marittimo ed in particolare l'industria navale responsabile del trasporto del petrolio e delle sostanze chimiche e pertanto ha carattere selettivo.
41. *Ripercussioni sugli scambi e distorsione della concorrenza.* Il regime sembra rafforzare la posizione di un ristretto numero di imprese sul mercato italiano. La possibilità di demolire beni strumentali essenziali per l'esercizio dell'attività e di ricevere denaro per sostituirli o per effettuare altri investimenti pone le imprese beneficiarie in una situazione di vantaggio rispetto alle imprese aventi sede in altri paesi della Comunità. Le imprese armatoriali competono in un mercato europeo liberalizzato a seguito dell'entrata in vigore, il 1° gennaio 1999, di tutte le disposizioni del regolamento sul cabotaggio marittimo⁽²³⁾, che consentono il libero accesso a quasi tutti i mercati nazionali all'interno della Comunità. Il regime di aiuti può avere un impatto negativo sulla concorrenza in un mercato liberalizzato.
42. Il regime in questione sembra conferire un vantaggio a determinate imprese, è finanziato con risorse pubbliche, è selettivo, sembra incidere sugli scambi tra gli Stati membri e potrebbe falsare la concorrenza e pertanto, secondo le informazioni in possesso della Commissione, sembra costituire un aiuto di stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE ed essere incompatibile con il mercato comune, a meno che non possa beneficiare delle deroghe previste nel trattato CE. La Commissione deve pertanto esaminare la natura di aiuto del regime in questione e deve chiedersi se esso possa eventualmente considerarsi un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 1 del regolamento sull'applicazione dell'articolo 93 del trattato CE⁽²⁴⁾.
43. Le autorità italiane hanno ribadito che gli aiuti non saranno effettivamente erogati prima della decisione della Commissione. Tuttavia, considerando che il regime è stato applicato di fatto mediante la demolizione anticipata ordinata dalle imprese armatoriali e incentivata dal testo della legge, la Commissione tende a considerare il regime di aiuti come attuato illegalmente prima dell'autorizzazione ai sensi dell'articolo 88 del trattato CE. La Commissione nutre pertanto perplessità in merito alla legittimità del regime.
- ⁽²¹⁾ Navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificante, e navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini protettivi.
- ⁽²²⁾ COM(2001) 126 def. del 7 marzo 2001, in particolare il punto 2.3.3.
- ⁽²³⁾ Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).
- ⁽²⁴⁾ Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE.

Base giuridica della valutazione

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

Compatibilità dell'aiuto alla luce della base giuridica indicata

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

56. In relazione alla sicurezza, il punto 4 della sezione 1.1 degli Orientamenti evidenzia il fatto che esiste attualmente una «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.

Komission tiedonanto, joka julkaisee yhteisössä toiminnassa olevien vapaa-alueiden luettelon

(2002/C 50/05)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Tietystä yhteisön tullikoodeksista annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2913/92 soveltamista koskevista säännöksistä 2 päivänä heinäkuuta 1993 annetun komission asetuksen (ETY) N:o 2454/93 802 artiklan mukaan jäsenvaltioiden komissiolle tekemien ilmoitusten perusteella yhteisössä toiminnassa olevat vapaa-alueet on lueteltu alla.

Maa	Vapaa-alue (valvontatyyppillä I)	Vapaa-alue (valvontatyyppillä II)	Tulliviranomaisen osoite (804 artiklan koodeksin soveltamissäännökset)
TANSKA	Københavns Frihavn (Kööpenhaminan vapaasatama)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
SAKSA	Freihafen Bremen (Bremenin vapaasatama)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Bremerhavenin vapaasatama)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Cuxhavenin vapaasatama)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf (Deggendorfin vapaasatama)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Duisburgin vapaasatama)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Emdenin vapaasatama)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Hampurin vapaasatama)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Kielin vapaasatama)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Maa	Vapaa-alue (valvontatyyppiä I)	Vapaa-alue (valvontatyyppiä II)	Tulliviranomaisen osoite (804 artiklan koodeksin soveltamissäännökset)
KREIKKA	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Piraeuksen vapaa-alue)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Thessalonikin vapaa-alue)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Heraklionin vapaa-alue)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
ESPANJA	Zona franca de Barcelona (Barcelonan vapaa-alue)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz (Cádizin vapaa-alue)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Vigo (Vigon vapaa-alue)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canarian)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
RANSKA	Zone franche du Verdon – Port de Bordeaux (Verdon vapaa-alue – 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
IRLANTI		Ringaskiddy Free Port (Ringaskiddyn vapaasatama)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone (Shannonin vapaa-alue)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Maa	Vapaa-alue (valvontatyyppiä I)	Vapaa-alue (valvontatyyppiä II)	Tulliviranomaisen osoite (804 artiklan koodeksin soveltamissäännökset)
ITALIA	Punto franco di Trieste (Triesten vapaa-alue)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Venetsian vapaa-alue)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regione Veneto Via R. Cavalcavia, 16/18 I-30172 Venezia Mestre
PORTUGALI	Zona franca da Madeira (Caniçal) (Madeiran vapaa-alue – Caniçal)		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministerio das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
SUOMI	Lappeenrannan vapaa-alue		Lappeenrannan tulli PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon vapaasatama		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
YHDISTYNYT KUNINGASKUNTA		Liverpool Free Zone (Liverpoolin vapaa-alue)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Prestwickin lentokenttä)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man) (Ronaldswayn lentokenttä – Ballasala, Mansaari)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Southamptonin vapaa-alue)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Tilburyn vapaa-alue)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Sheernessin sataman vapaa-alue)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone (Humbersiden vapaa-alue)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

III

(Tiedotteita)

KOMISSIO

Säännöllisen lentoliikenteen harjoittaminen

Neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan mukainen Ranskan esittämä tarjouspyyntö, joka koskee säännöllisen lentoliikenteen harjoittamista Strasbourgista

(2002/C 50/06)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

1. **Johdanto:** Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsystä yhteisön sisäisen lentoliikenteen reitille 23. heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan a alakohdan nojalla Ranska on muuttanut 25. maaliskuuta 2002 alkaen Strasbourgin ja Lissabonin sekä Strasbourgin ja Milanon välistä säännöllistä lentoliikennettä koskevia julkisen palvelun velvoitteita, jotka julkaistiin 19. joulukuuta 1991 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* C 385. Uusia julkisen palvelun velvoitteita koskevat vaatimukset julkaistiin 5. joulukuuta 2000 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* C 348.

Seuraavista kahdesta reitistä järjestetään erillinen tarjouskilpailu:

— Strasbourg-Lissabon,

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

Ranska on päättänyt kummankin reitin osalta, että jos yksikään lentoliikenteen harjoittaja ei ole 1. toukokuuta 2002 mennessä aloittanut tai aloittamassa säännöllistä lentoliikennettä kyseisellä reitillä sille asetettujen julkisen palvelun velvoitteiden mukaisesti ja korvausta vaatimatta, se rajoittaa edellä mainitun asetuksen 4 artiklan 1 kohdan d alakohdassa säädettyä menettelyä noudattaen pääsyt tälle reitille koskemaan vain yhtä lentoliikenteen harjoittajaa ja myöntää tarjouskilpailun perusteella oikeuden tällaisen liikenteen harjoittamiseen ajanjaksoksi, joka alkaa 1. kesäkuuta 2002 ja päättyy päivää ennen kesän 2004 ilmailukauden alkamista.

Tarjousten tekijät voivat esittää samanaikaisesti tarjoukset molempien reittien liikennöimisestä, etenkin jos se pienentää pyydetyn korvausten kokonaismäärää. Tarjouksissa on kuitenkin mainittava selvästi kummankin reitin osalta pyydetty korvaus eriteltynä tarvittaessa erilaisten tarjousten hyväksymismahdollisuuksien mukaan siltä varalta, että vain toinen tarjouksessa esitetyistä reiteistä hyväksytään.

2. **Tarjouskilpailujen kohde:** Kummassakin tarjouskilpailussa on kyse säännöllisen lentoliikenteen harjoittamisesta jommallakummalla kohdassa 1 mainituista reiteistä 1. kesäkuuta 2002 alkaen niiden kyseisiä reittejä koskevien jul-

kisen palvelun velvoitteiden mukaisesti, jotka on julkaistu 5. joulukuuta 2000 *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* C 348.

3. **Osallistuminen tarjouskilpailuihin:** Tarjouskilpailuihin voivat osallistua kaikki lentoliikenteen harjoittajat, joilla on yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvista 23. heinäkuuta 1992 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 2407/92 nojalla myönnetty voimassa oleva liikennelupa.

4. **Tarjouskilpailumenettely:** Kummassakin tarjouskilpailussa noudatetaan asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d, e, f, g, h ja i alakohdan säännöksiä.

5. **Tarjouskilpailuja koskevat tiedot:** Kumpaakin tarjouskilpailua koskevan tietopaketin, joka sisältää tarjouskilpailua koskevat erityissäännöt ja julkisen palvelun siirtämisestä tehdyn yleissopimuksen teknisine liitteinen (selostus Strasbourgin lentoasemasta, markkinatutkimus, selostus Euroopan parlamentista, *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä* 5. joulukuuta 2000 julkaistut julkisen palvelun velvoitteet), voi tilata ilmaiseksi seuraavasta osoitteesta:

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

6. **Korvaus:** Tarjouksissa on mainittava selkeästi kummankin reitin hoitamisesta pyydetty korvaus ajanjaksona, joka alkaa liikennöinnin suunniteltuna alkamispäivänä ja päättyy päivää ennen kesän 2004 ilmailukauden alkamista (selvitykset on tehtävä siten, että ensimmäinen selvitys koskee ajanjaksoa, joka alkaa 1. kesäkuuta 2002 ja päättyy talven 2002-2003 ilmailukauden lopussa, ja toinen ajanjaksoa, joka alkaa kesän 2003 ilmailukauden alussa ja päättyy talven 2003/2004 ilmailukauden lopussa). Lopullisen korvaussumman lopullinen määrä määritetään tarkasti kunkin kauden osalta jälkikäteen lentoliikenteen harjoittamisesta tosiasiallisesti aiheutuneiden menojen ja siitä saatujen tulojen perusteella tarjouksessa esitetyn kokonaismäärän rajoissa.

7. **Hinnat:** Tarjouksissa on määriteltävä lentojen suunnitellut hinnat ja niiden ennustettu kehitys.
8. **Sopimuksen voimassaoloaika, muuttaminen ja irtisanominen:** Sopimus tulee voimaan 1. kesäkuuta 2002. Sopimus päättyy päivää ennen kesän 2004 IATA-ilmailukauden alkamista. Sopimuksen täytäntöönpano tarkastetaan kunkin kauden osalta yhteistyössä lentoliikenteen harjoittajan kanssa. Jos lentoliikenteen harjoittamisen edellytykset muuttuvat odottamattomasti, korvauksen määrää voidaan tarkistaa.

Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä 5. joulukuuta 2000 julkaistujen julkisen palvelun velvoitteiden nojalla lentoliikenteen harjoittaja saa keskeyttää lentoliikenteen vasta kuuden kuukauden kuluttua siitä, kun asiasta on annettu ennakoilmoitus.

9. **Seuraamukset:** Jos lentoliikenteen harjoittaja ei noudata kohdassa 8 tarkoitettua irtisanomisaikaa, tästä on seuraamuksena sopimussakko. Sakko lasketaan seuraavasti:
- ensimmäisen liikennöintikauden sakko lasketaan kertomalla ensimmäisten liikennöintikuukausien keskimääräinen kuukausikohtainen tappio kolmella ja kertomalla näin saatu tulo laiminlyöntikuukausien määrällä;
 - seuraavan liikennöintikauden sakko lasketaan kertomalla edellisen liikennöintikauden keskimääräinen kuukausikohtainen tappio kolmella ja kertomalla näin saatu tulo laiminlyöntikuukausien määrällä.

Jos lentoliikenteen harjoittaja ei voi liikennöidä kyseistä reittiä ylivoimaisen esteen vuoksi, korvauksen määrää voidaan alentaa suhteessa toteuttamatta jääneiden lentojen määrään.

Jos lentoliikenteen harjoittaja ei hoida liikennettä reitillä muun syyn kuin ylivoimaisen esteen vuoksi tai jättää täyttämättä julkisen palvelun velvoitteensa, Strasbourgin kaupunkamari tai Ranskan ulkoministerio voi:

- alentaa korvauksen määrää suhteessa toteuttamatta jääneiden lentojen määrään;
- vaatia lentoliikenteen harjoittajalta selvityksen asiasta ja purkaa sopimuksen, jos selvitys ei ole tyydyttävä.

Näitä seuraamuksia sovelletaan rajoittamatta siviili-ilmailulain pykälän R 330-20 säännösten soveltamista.

10. **Tarjousten jättäminen:** Tarjoukset on lähetettävä saantitodistuslähetyksenä, jolloin vastaanottoilmoitusta pidetään osoituksena niiden saapumisesta perille, tai ne voidaan jättää vastaanottotodistusta vastaan osoitteeseen:

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.

kello 17.00 mennessä (paikallista aikaa) viimeistään viiden viikon kuluttua tämän tarjouspyynnön julkaisemisesta *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä*.

11. **Tarjouskilpailujen voimassaolo:** Kukin tarjouskilpailu on voimassa asetuksen (ETY) N:o 2408/92 4 artiklan 1 kohdan d alakohdan ensimmäisen virkkeen mukaisesti sillä edellytyksellä, ettei yksikään yhteisön lentoliikenteen harjoittaja esitä ennen 1. toukokuuta 2002 kyseiselle reitille 1. kesäkuuta 2002 alkavaa liikennöintisuunnitelmaa reitille asetettujen julkisen palvelujen velvoitteiden mukaisesti ja pyytämättä korvausta.

HUOMAUTUS

Euroopan yhteisöjen virallisen lehden numerossa C 51 A 26. helmikuuta 2002 julkaistaan "Viljelykasvilajien yleinen lajikeluettelo – Yhdestoista täydennysosa 21. kokonaispainokseen".

Euroopan yhteisöjen virallisen lehden tilaajat voivat hankkia maksuttomana saman määrän samankielisiä versioita kuin heidän tilauksensa käsittää. Tilaajia pyydetään palauttamaan oheinen tilauslomake asianmukaisesti täytettynä ja varustettuna tilaajanumerolla (tilaajanumero on jokaisen osoitelipukkeen vasemmassa reunassa ja se alkaa: O/.). Tämä *Euroopan yhteisöjen virallisen lehden* numero on saatavissa maksuttomasti yhden vuoden ajan sen julkaisupäivämäärästä lähtien.

Muut kuin tilaajat voivat tilata tämän numeron oman maansa myyntitoimistosta tai Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimistosta, myyntiosastolta, L-2985 Luxembourg, joka ohjaa tilauksen asianmukaiseen myyntitoimistoon.

TILAUSLOMAKE

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

Myyntiosasto
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

- Olen** *Euroopan yhteisöjen virallisen lehden* **tilaaja**.

Tilaajanumeroni on: O/.

- Lähettäkää minulle . . . maksutonta numeroa **Euroopan yhteisöjen virallista lehteä C 51 A/2002**.
- Haluaisin tilata** maksua vastaan . . . **lisäkappaletta**.

Kieli/kielet:

- En ole** *Euroopan yhteisöjen virallisen lehden* **tilaaja** ja haluaisin tilata . . . **kappaletta maksua vastaan**.

Kieli/kielet:

Nimi:

Osoite:

Päiväys: Allekirjoitus: