

# Journal officiel

## des Communautés européennes

ISSN 0378-7052

C 50

45<sup>e</sup> année

23 février 2002

Édition de langue française

## Communications et informations

<u>Numéro d'information</u>	Sommaire	Page
	<i>I Communications</i>	
	<b>Conseil</b>	
2002/C 50/01	Résolution du Conseil du 14 février 2002 sur la promotion de la diversité linguistique et de l'apprentissage des langues dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs de l'année européenne des langues 2001 .....	1
2002/C 50/02	Résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, du 14 février 2002 relative à la plus-value apportée par le volontariat des jeunes dans le cadre du développement de l'action de la Communauté dans le domaine de la jeunesse .....	3
	<b>Commission</b>	
2002/C 50/03	Taux de change de l'euro .....	6
2002/C 50/04	Aides d'État — Italie — Aide C 97/2001 (ex N 93/2001) — Démolition et renouvellement de la flotte de pétroliers italiens — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE <sup>(1)</sup> .....	7
2002/C 50/05	Communication de la Commission publiant la liste des zones franches existantes et en fonction dans la Communauté <sup>(1)</sup> .....	16

### II Actes préparatoires

.....



Numéro d'information

Sommaire (*suite*)

Page

III *Informations*

**Commission**

2002/C 50/06

Exploitation de services aériens réguliers — Appels d'offres lancés par la France au titre de l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil pour l'exploitation de services aériens réguliers à partir de Strasbourg <sup>(1)</sup> ..... 19

---

**Avis** (voir page 3 de la couverture)



---

<sup>(1)</sup> Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

## AVIS

Le 26 février 2002 paraîtra dans le *Journal officiel des Communautés européennes* C 51 A le «Catalogue commun des variétés des espèces agricoles — Onzième complément à la vingt et unième édition intégrale».

Pour les abonnés, l'obtention de ce Journal officiel est gratuite à concurrence du nombre et de la (des) version(s) linguistique(s) de leur(s) abonnement(s). Ils sont priés de retourner le bon de commande ci-dessous, dûment rempli avec indication de leur numéro «matricule d'abonnement» (code apparaissant à gauche de chaque étiquette et commençant par: O/. . . . .). La gratuité et la disponibilité sont assurées pendant un an à compter de la date de parution du Journal officiel concerné.

Les intéressés non abonnés peuvent commander contre paiement ce Journal officiel auprès du bureau de vente compétent pour leur pays ou de l'Office des publications officielles des Communautés européennes, service «vente», L-2985 Luxembourg, qui transmettra au bureau de vente concerné.

---

## BON DE COMMANDE

### Office des publications officielles des Communautés européennes

Service «vente»  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg

**Je suis abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Mon numéro de matricule est le suivant: O/. . . . .

Veuillez me faire parvenir l' (les) . . . exemplaire(s) gratuit(s) du **Journal officiel C 51 A/2002**, au(x)quel(s) mon (mes) abonnement(s) me donne(nt) droit.

**Je commande**, contre paiement, . . . **exemplaire(s) supplémentaire(s)**.

Langue(s): .....

**Je ne suis pas abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes* et commande, contre paiement, . . . **exemplaire(s)**.

Langue(s): .....

Nom: .....

Adresse: .....

.....

Date: ..... Signature: .....

## I

(Communications)

## CONSEIL

## RÉSOLUTION DU CONSEIL

du 14 février 2002

**sur la promotion de la diversité linguistique et de l'apprentissage des langues dans le cadre de la mise en œuvre des objectifs de l'année européenne des langues 2001**

(2002/C 50/01)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

RAPPELANT:

- (1) la résolution du Conseil du 31 mars 1995 concernant l'amélioration de la qualité et la diversification de l'apprentissage et de l'enseignement des langues au sein des systèmes éducatifs de l'Union européenne <sup>(1)</sup>, qui énonce que les élèves devraient avoir, en règle générale, la possibilité d'apprendre deux langues de l'Union européenne autres que leur(s) langue(s) maternelle(s);
- (2) la responsabilité des États membres pour le contenu de l'enseignement et l'organisation du système éducatif ainsi que leur diversité culturelle et linguistique;
- (3) le livre blanc de la Commission de 1995 intitulé «Enseigner et apprendre — Vers la société cognitive»;
- (4) les conclusions du Conseil du 12 juin 1995 sur la diversité et le pluralisme linguistiques dans l'Union européenne;
- (5) la résolution du Conseil du 16 décembre 1997 concernant l'enseignement précoce des langues de l'Union européenne <sup>(2)</sup>;
- (6) les conclusions de la présidence adoptées lors du Conseil européen de Lisbonne des 23 et 24 mars 2000, qui incluent les langues étrangères à l'intérieur d'un cadre européen définissant les compétences de base;
- (7) la décision n° 1934/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juillet 2000 relative à l'année européenne des langues 2001 <sup>(3)</sup>;
- (8) l'article 22 de la Charte des droits fondamentaux de l'Union européenne du 7 décembre 2000 <sup>(4)</sup>, dont s'est

félicité le Conseil européen de Nice, dans lequel il est précisé que l'Union respecte la diversité culturelle, religieuse et linguistique;

- (9) la résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres réunis au sein du Conseil du 14 décembre 2000 relative à l'intégration sociale des jeunes <sup>(5)</sup>, adoptée au Conseil européen de Nice;
- (10) la décision du Conseil du 19 janvier 2001 sur les lignes directrices pour les politiques de l'emploi des États membres en 2001 <sup>(6)</sup> et, notamment, l'objectif horizontal relatif à l'éducation et la formation tout au long de la vie;
- (11) le rapport du Conseil «Éducation» du 12 février 2001 sur les objectifs concrets futurs des systèmes d'éducation et de formation, qui a été soumis au Conseil européen de Stockholm et qui fixe explicitement comme un de ses objectifs l'amélioration de l'apprentissage des langues étrangères, ainsi que les conclusions du Conseil du 28 mai 2001 sur le suivi du rapport;
- (12) le mémorandum de la Commission de 2000 sur l'éducation et la formation tout au long de la vie, qui a lancé un vaste débat au niveau européen et dans les États membres sur la manière de mettre en œuvre des stratégies globales et cohérentes pour l'éducation et la formation tout au long de la vie, entre autres dans le domaine de l'apprentissage des langues;
- (13) la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 10 juillet 2001 relative à la mobilité dans la Communauté des étudiants, des personnes en formation, des volontaires, des enseignants et des formateurs <sup>(7)</sup>;
- (14) les activités du Conseil de l'Europe dans le domaine de la promotion de la diversité linguistique et de l'apprentissage des langues;

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

## SOULIGNE:

- (1) que la connaissance des langues constitue une des aptitudes de base nécessaires à tout citoyen pour participer efficacement à la société européenne de la connaissance, et favorise à ce titre tant l'intégration dans la société que la cohésion sociale; et qu'une connaissance approfondie de la ou des langues maternelles peut faciliter l'apprentissage d'autres langues;
- (2) que la connaissance des langues joue un rôle important pour faciliter la mobilité, tant dans le cadre de l'enseignement qu'à des fins professionnelles et pour des raisons culturelles et personnelles;
- (3) que la connaissance des langues constitue également un atout pour la cohésion européenne compte tenu de l'élargissement de l'Union européenne;
- (4) que toutes les langues européennes sont, du point de vue culturel, égales en valeur et en dignité et font intégralement partie de la culture et de la civilisation européennes;

## RAPPELLE:

que l'année européenne des langues 2001, organisée en coopération avec le Conseil de l'Europe, renforce la sensibilisation à la diversité linguistique et la promotion de l'apprentissage des langues;

que le rapport du Conseil «Éducation» du 12 février 2001 sur les objectifs concrets futurs des systèmes d'éducation et de formation, qui fait de l'amélioration de l'apprentissage des langues étrangères un de ses objectifs, devrait être mis en œuvre sur la base d'un programme de travail détaillé qui doit être défini dans un rapport conjoint que le Conseil et la Commission présenteront au Conseil européen de Barcelone;

## CONFIRME:

les objectifs définis à l'article 2 de la décision n° 1934/2000/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juillet 2000 relative à l'année européenne des langues 2001 en vue de la réalisation de ces objectifs;

INVITE les États membres, dans le cadre, les limites et les priorités de leurs systèmes politiques, juridiques, budgétaires, d'éducation et de formation respectifs:

- (1) à prendre les mesures qu'ils jugent appropriées pour offrir aux élèves, autant que faire se peut, la possibilité d'apprendre deux, ou, le cas échéant, plusieurs langues autres que leur(s) langue(s) maternelle(s), et à promouvoir l'apprentissage des langues étrangères par d'autres personnes dans le cadre de l'éducation et de la formation tout au long de la vie, en tenant compte de la diversité des besoins du public cible et de l'importance d'assurer l'égalité d'accès aux possibilités d'apprentissage. Afin de promouvoir la coopération et la mobilité à travers toute l'Europe, l'offre en matière de langues enseignées devrait être aussi diversi-

fiée que possible et inclure également celles des pays et/ou des régions limitrophes;

- (2) à veiller à ce que les programmes d'études et les objectifs pédagogiques favorisent l'ouverture aux autres langues et cultures et stimulent les aptitudes de communication interculturelle dès le plus jeune âge;
- (3) à encourager l'apprentissage des langues dans la formation professionnelle en tenant compte à cet égard de l'incidence positive des connaissances linguistiques sur la mobilité et l'aptitude à l'emploi;
- (4) à faciliter l'intégration des allophones dans le système éducatif et dans la société en général, y compris par des mesures visant à améliorer leur connaissance de la ou des langues officielles d'enseignement, dans le respect des langues et des cultures de leur pays d'origine;
- (5) à favoriser l'application de méthodes pédagogiques innovantes, entre autres par la formation des professeurs;
- (6) à encourager les futurs professeurs de langue à profiter des programmes européens pertinents pour faire une partie de leurs études dans un pays ou une région d'un pays où la langue qu'ils vont enseigner plus tard est la langue officielle;
- (7) à mettre en place, sur la base du cadre européen commun de référence pour la connaissance des langues élaboré par le Conseil de l'Europe, des systèmes permettant de valider les compétences linguistiques, en accordant une importance suffisante aux aptitudes acquises grâce à l'apprentissage non formel;
- (8) à stimuler la coopération européenne en vue de promouvoir la transparence des qualifications et la garantie de la qualité de l'enseignement des langues;
- (9) à garder à l'esprit, dans le cadre des objectifs susmentionnés, la richesse que représente la diversité linguistique dans la Communauté européenne et, de ce fait, à favoriser, entre autres, la coopération entre les centres officiels et d'autres institutions culturelles pour la diffusion des langues et cultures des États membres;

INVITE la Commission:

- (1) à soutenir les États membres dans la mise en œuvre des recommandations susmentionnées;
- (2) à tenir compte, dans ce contexte, du principe de la diversité linguistique dans ses relations avec les pays tiers et les pays candidats;
- (3) à présenter, d'ici au début de l'année 2003, des propositions d'actions visant à promouvoir la diversité linguistique et l'apprentissage des langues, tout en veillant à la cohérence avec la mise en œuvre du rapport sur les objectifs concrets futurs des systèmes d'éducation et de formation.

## RÉSOLUTION

du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil,

du 14 février 2002

relative à la plus-value apportée par le volontariat des jeunes dans le cadre du développement de l'action de la Communauté dans le domaine de la jeunesse

(2002/C 50/02)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE ET LES REPRÉSENTANTS DES GOUVERNEMENTS DES ÉTATS MEMBRES, RÉUNIS AU SEIN DU CONSEIL,

considérant ce qui suit:

- (1) Le traité dispose que l'action de la Communauté vise à favoriser le développement des échanges de jeunes et d'animateurs socio-éducatifs.
- (2) Par la décision n° 1031/2000/CE <sup>(1)</sup>, le Parlement européen et le Conseil ont adopté le programme d'action communautaire «Jeunesse». Ce programme, qui connaît un succès croissant dans tous les États membres, comporte un important volet consacré au «service volontaire européen» qui fournit une définition claire du volontariat transnational.
- (3) Dans ses recommandations, la conférence sur la condition des jeunes en Europe, organisée par la présidence suédoise et la Commission à Umeå, du 16 au 18 mars 2001, a souligné combien il importait de donner au service volontaire des jeunes une place bien définie au niveau européen.
- (4) Les Nations unies ont déclaré l'année 2001 «année internationale des volontaires».
- (5) Les conclusions du Conseil européen de Lisbonne des 23 et 24 mars 2000 indiquent que l'Union européenne a besoin d'une stratégie globale visant à préparer la transition vers une société et une économie fondées sur la connaissance et que, par conséquent, les modèles existants en matière d'apprentissage et de travail devront être adaptés.
- (6) Le mémorandum de la Commission sur l'éducation et la formation tout au long de la vie, du 30 octobre 2000, ainsi que les travaux préparatoires effectués par la Commission dans la perspective de sa communication sur l'éducation et la formation tout au long de la vie, revêtent une importance particulière. Les discussions menées au cours des derniers semestres ont clairement mis en évidence la valeur ajoutée qu'apporte le volontariat à l'éducation informelle et non formelle.
- (7) La résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, du

14 décembre 2000 relative à l'intégration sociale des jeunes <sup>(2)</sup> invite la Commission et les États membres, chacun dans sa sphère de compétence, à étudier des objectifs communs ayant pour but de développer pour tous les jeunes qui résident légalement dans un État membre les conditions d'une participation pleine et entière à la vie économique et sociale.

- (8) Le plan d'action pour la mobilité approuvé par le Conseil européen de Nice et la recommandation du Parlement européen et du Conseil du 10 juillet 2001 relative à la mobilité dans la Communauté des étudiants, des personnes en formation, des volontaires, des enseignants et des formateurs <sup>(3)</sup> mentionnent une série de mesures visant à promouvoir la mobilité. Dans ladite recommandation, le Parlement européen et le Conseil évoquent en particulier une série de mesures que les États membres jugent appropriées pour lever les obstacles à la mobilité des volontaires.
- (9) La résolution du Conseil et des représentants des gouvernements des États membres, réunis au sein du Conseil, du 28 juin 2001 visant à favoriser chez les jeunes le sens de l'initiative, l'esprit d'entreprise et la créativité: de l'exclusion à l'émancipation <sup>(4)</sup>, souligne l'importance de l'environnement créatif qui constitue une ressource précieuse.
- (10) La déclaration 38 relative au bénévolat, annexée à l'acte final du traité d'Amsterdam, reconnaît la contribution importante des activités de bénévolat pour le développement de la solidarité sociale et affirme que la Communauté encouragera la dimension européenne des organisations bénévoles en mettant particulièrement l'accent sur l'échange d'informations et d'expériences ainsi que sur la participation des jeunes et des personnes âgées aux activités bénévoles,

CONSTATENT ET RECONNAISSENT QUE:

- 1) Dans tous les États membres, de nombreux jeunes sont actifs dans diverses formes d'engagement volontaire. Même s'il existe des différences entre les États membres, les jeunes représentent partout une part importante de l'ensemble des volontaires qui s'engagent activement au sein de la Communauté dans des initiatives, des projets et des organisations non gouvernementales à contenu essentiellement social et humanitaire et en faveur d'une société démocratique et d'un développement durable.

<sup>(2)</sup> JO C 374 du 28.12.2000, p. 5.

<sup>(3)</sup> JO L 215 du 9.8.2001, p. 30.

<sup>(4)</sup> JO C 196 du 12.7.2001, p. 2.

<sup>(1)</sup> JO L 117 du 18.5.2000, p. 1.

2) Diverses formes d'engagement volontaire des jeunes notamment dans le cadre de l'action «service volontaire européen» qui fait partie du programme d'action «Jeunesse» de l'Union européenne, constituent une plus-value sociale car cet engagement:

- a) transmet des valeurs universelles dans le domaine des droits de l'homme, de la démocratie, de la lutte contre le racisme, de la solidarité et du développement durable;
- b) favorise la participation sociale, l'engagement bénévole et une citoyenneté active et renforce la société civile à tous les niveaux;
- c) favorise l'intégration sociale des jeunes, contribue au développement de la créativité de l'esprit d'entreprise et de l'innovation sociale chez les jeunes.

3) L'engagement volontaire des jeunes leur offre une chance de développer un certain nombre de compétences personnelles et professionnelles, et contribue par là à renforcer leur capacité d'insertion professionnelle et leur participation dans la société en général.

4) Les associations de jeunesse et les projets auxquels participent les jeunes représentent un potentiel important en offrant aux jeunes un environnement d'apprentissage informel et non formel et ils contribuent, notamment par leur diversité, à la concrétisation de l'éducation et de la formation tout au long de la vie et sous toutes ses formes.

5) Les organisations non gouvernementales, les organisations de jeunesse et toutes les autres organisations actives dans le domaine du volontariat des jeunes jouent un rôle spécifique en tant que cadre au sein duquel l'engagement volontaire des jeunes peut se concrétiser, que ce soit au niveau local, national ou européen.

6) Les jeunes volontaires eux-mêmes jouent un rôle important dans le développement et la mise en œuvre de projets dans le cadre de diverses actions du programme communautaire «Jeunesse»,

INVITENT LES ÉTATS MEMBRES:

À prendre les mesures qu'ils jugent appropriées pour lever les obstacles juridiques et administratifs afin de donner toutes ses chances au volontariat des jeunes dans le contexte national et international.

À éviter que le volontariat des jeunes ne restreigne les emplois rémunérés, potentiels ou existants, ou ne se substitue à eux,

INVITENT LA COMMISSION ET LES ÉTATS MEMBRES, DANS LE CADRE DE LEURS COMPÉTENCES RESPECTIVES:

1) À prendre des mesures visant à renforcer et à développer davantage le rôle du volontariat des jeunes, en s'inspirant, le cas échéant, des objectifs stratégiques formulés par les Nations unies dans le cadre de l'année internationale des volontaires.

2) À élaborer une politique en matière de volontariat des jeunes et à renforcer la coopération européenne en la matière, en recourant aux éléments suivants qui découlent des objectifs stratégiques de la résolution des Nations unies qui déclare l'année 2001 «année internationale des volontaires»:

a) l'accessibilité et la promotion de l'information au sujet du volontariat, afin d'en renforcer l'image positive;

b) la reconnaissance et le soutien du volontariat, entre autres par les autorités à tous les niveaux, ainsi que par l'opinion publique, le monde économique, les employeurs et la société civile;

c) le soutien du volontariat des jeunes par le biais de mesures d'incitation et par la formation de volontaires, de l'encadrement et des associations;

d) la mise en réseau de tous les acteurs concernés, en tenant particulièrement compte de l'idée que s'en font les jeunes eux-mêmes;

e) le souci de la qualité dans le domaine du volontariat des jeunes, y compris les aspects liés à la santé et à la sécurité.

3) À reconnaître l'importance des expériences acquises dans le cadre du volontariat des jeunes et à procéder à la collecte et à l'échange de bonnes pratiques dans le domaine du volontariat des jeunes.

4) À soutenir tous les acteurs concernés par la mise en œuvre de l'engagement volontaire des jeunes.

5) À faciliter l'accès des jeunes au volontariat et à éviter toute forme d'exclusion sociale ou de discrimination.

6) À promouvoir et à soutenir la recherche en matière d'engagement volontaire des jeunes par le biais d'un suivi régulier de l'évolution sur le terrain et de décisions politiques appropriées.

- 7) À associer, dans une atmosphère de participation, les organisations non gouvernementales, les organisations de jeunesse et toutes les autres organisations qui sont actives dans le secteur du volontariat des jeunes, ainsi que les jeunes volontaires eux-mêmes, à l'élaboration et à la mise en œuvre d'une politique visant à soutenir l'engagement volontaire des jeunes, en faisant appel à l'expérience des volontaires et de leurs associations.
- 8) À intégrer ces objectifs et ces mesures politiques dans le suivi qui pourra être donné au «livre blanc sur la jeunesse» publié par la Commission des Communautés européennes,

INVITENT LA COMMISSION:

- 1) À développer des synergies entre les initiatives de la Communauté européenne, le Conseil de l'Europe et les

initiatives d'autres organisations internationales, tant au niveau stratégique qu'au niveau opérationnel.

- 2) À tenir compte de la contribution importante que les jeunes volontaires apportent aux activités du programme «Jeunesse» et à examiner, lors de l'évaluation et du développement ultérieur du programme, la façon dont l'engagement volontaire des jeunes peut être davantage encouragé,

EXPRIMENT LE SOUHAIT QUE:

La présente résolution contribue à améliorer la politique de coopération dans le domaine de la jeunesse, conformément au principe de subsidiarité, notamment par la reconnaissance de la plus-value qu'apporte le volontariat effectué par et avec des jeunes.

---



# COMMISSION

## Taux de change de l'euro <sup>(1)</sup>

22 février 2002

(2002/C 50/03)

<b>1 euro</b>	=	7,4325	couroannes danoises
	=	9,1548	couroannes suédoises
	=	0,6117	livre sterling
	=	0,8747	dollar des États-Unis
	=	1,3914	dollar canadien
	=	117,07	yens japonais
	=	1,4796	franc suisse
	=	7,762	couroannes norvégiennes
	=	88,32	couroannes islandaises <sup>(2)</sup>
	=	1,6975	dollar australien
	=	2,0859	dollars néo-zélandais
	=	10,023	rands sud-africains <sup>(2)</sup>

---

<sup>(1)</sup> Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

<sup>(2)</sup> Source: Commission.

## AIDES D'ÉTAT — ITALIE

## Aide C 97/2001 (ex N 93/2001) — Démolition et renouvellement de la flotte de pétroliers italiens

## Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE

(2002/C 50/04)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre du 20 décembre 2001 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié à l'Italie sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les aides à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de l'énergie et des transports  
Direction A  
B-1049 Bruxelles  
Télécopieur (32-2) 296 41 04.

Ces observations seront communiquées à l'Italie. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

## RÉSUMÉ

Par leur lettre n° 542 du 15 janvier 2001, enregistrée le 18 janvier 2001 par le secrétariat général de la Commission sous la référence SG(2001)A/787, les autorités italiennes ont notifié, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, un projet d'aide destiné à encourager les propriétaires de navires à éliminer les pétroliers à simple coque construits il y a vingt ans ou plus.

En accélérant le retrait des pétroliers à simple coque de plus de vingt ans, qui sera obligatoire en vertu du droit international et du droit communautaire, les autorités italiennes visent à concourir à l'objectif d'amélioration de la sécurité dans les eaux communautaires.

Le régime d'aide sera destiné aux compagnies de transport maritime possédant des pétroliers à simple coque qui sont équipés pour transporter du pétrole brut ou des produits pétroliers et des produits chimiques, qui ont une capacité supérieure à 1 000 tonnes de port en lourd (TPL), et qui:

— appartenaient obligatoirement à la compagnie avant le 30 septembre 2000,

— ont été immatriculés sous pavillon italien <sup>(1)</sup> avant cette date,

— étaient en exploitation depuis plus de vingt ans au 31 décembre 1999, et

— sont vendus pour être déchirés, ou dont le déchirage est prévu. Le déchirage doit débiter entre le 1<sup>er</sup> janvier 2000 et le 31 décembre 2002, il doit s'achever dans un délai de six mois.

<sup>(1)</sup> L'article 143 du code maritime italien prévoit que, pour posséder des navires sous pavillon italien, il faut:

- a) soit que le bateau appartienne pour plus de 50 % à des personnes physiques ou des personnes morales provenant d'Italie ou d'autres pays de l'Union européenne,
- b) soit, pour les bateaux d'appartenance non communautaire, que l'exploitation du bateau soit placée sous le contrôle direct et sous la responsabilité totale d'une organisation permanente située sur le territoire italien, dont la gestion est déléguée à une personne physique ou une personne morale de nationalité italienne ou d'une autre nationalité de l'Union européenne et domiciliée sur le lieu d'enregistrement du navire.

Les propriétaires des bateaux bénéficieront d'une aide correspondant à 0,25 million de liras italiennes par TPL [environ 129,11 millions d'euros <sup>(2)</sup>], avec un plafond de 30 000 TPL <sup>(3)</sup>. L'aide maximale possible pour un seul navire se chiffrerait donc à 7 500 millions de liras (3 873 427 euros). La subvention que pourrait recevoir un propriétaire est limitée par le nombre de bateaux qu'il possède correspondant aux critères de qualification.

La loi ne précise pas comment la subvention devrait être dépensée. Elle n'indique pas non plus quels investissements, projets ou actions spécifiques les entreprises bénéficiaires doivent effectuer pour recevoir l'aide. L'octroi de l'aide est néanmoins soumis à l'obligation que la subvention soit réinvestie dans les opérations de l'entreprise dans un délai de dix-huit mois.

En ce qui concerne le marché en cause, les données officielles indiquent que, sur les 31 millions de tonnes de produits pétrochimiques transportés par cabotage en Italie, un volume de 30,1 millions de tonnes a été acheminé par des navires battant pavillon italien. Cela signifie une part de marché de 97 % dans un marché ouvert à la concurrence par la législation communautaire, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1999. Le régime d'aide s'applique également à quelques navires citernes d'immatriculation italienne (14) qui exercent leur activité sur le marché international dans les ports italiens, une activité qui est sans nul doute exposée depuis longtemps à la concurrence européenne comme à la concurrence mondiale.

La Communauté a clairement formulé son objectif de prévenir les graves dommages biologiques et écologiques qui sont dus aux accidents maritimes liés aux vieux navires et aux navires qui transportent des marchandises dangereuses et éventuellement polluantes.

Après le naufrage du pétrolier à simple coque *Erika* en décembre 1999, la Commission a présenté, en mars 2000, une communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier <sup>(4)</sup>. La Commission y proposait trois mesures à court terme:

- renforcer les contrôles sur les navires fréquentant les ports de la Communauté,
- exercer un contrôle plus étroit sur les sociétés de classification, et
- accélérer l'interdiction des pétroliers à simple coque dans les eaux communautaires, selon le calendrier adopté précédemment par l'Organisation maritime internationale (l'OMI).

<sup>(2)</sup> Taux de change fixe: 1 euro = 1 936,27 liras italiennes.

<sup>(3)</sup> Tonnage de port en lourd: unité de base utilisée pour exprimer le nombre de tonnes de marchandises qu'un navire est autorisé à porter. Il indique le poids maximal de marchandises, de réserves, de combustible, d'eau sanitaire qui peut être chargé avant de dépasser la ligne de flottaison d'été du navire.

<sup>(4)</sup> Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur la sécurité maritime du transport pétrolier, COM(2000) 142 final du 21 mars 2000.

## Évaluation

La mesure examinée confère un avantage à certaines entreprises, elle est financée par l'État, elle est de nature sélective, elle affecte les échanges entre les États membres et pourrait fausser le jeu de la concurrence. Elle constitue donc une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE et est incompatible avec le marché commun, à moins de pouvoir bénéficier d'une dérogation prévue par le traité CE.

L'aide ne semble répondre à aucune des dérogations prévues par le traité CE, à l'exception éventuelle des lignes directrices pour les aides d'État en matière d'environnement. Toutefois, la compatibilité de l'aide avec les objectifs environnementaux est loin d'être assurée, notamment sur les points suivants:

- l'aide est limitée aux navires citernes à simple coque de vingt ans ou plus,
- l'aide autorise l'acquisition de navires citernes à simple coque de moins de vingt ans en remplacement, et
- l'aide ne prévoit absolument aucun engagement de réinvestissement et manque d'éléments quantifiables des intensités de l'aide.

## TEXTE DE LA LETTRE

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

### 1. FATTI

#### 1.1. Procedimento

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

## 1.2. Descrizione dettagliata dell'aiuto

### Base giuridica e titolo

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

### Dotazione finanziaria e modalità di erogazione dell'aiuto

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

### Durata

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

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

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

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

### Beneficiari

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

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

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

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

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

**Finalità del regime**

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

**Effetti possibili dell'aiuto**

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

**Intensità dell'aiuto e costi ammissibili**

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

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

20. Le imprese beneficiarie sono tenute a comunicare alle autorità nazionali le modalità del reinvestimento e l'amministrazione italiana si riserva il diritto, a mezzo di adeguate ispezioni, di esercitare i necessari controlli amministrativi al fine di accertare che il contributo sia stato effettivamente reinvestito conformemente al disposto della legge. Gli importi reinvestiti non beneficiano di alcuna agevolazione fiscale.
21. Gli investimenti possono consistere in immobilizzazioni materiali (ad esempio il leasing o l'acquisto di nuove navi) o immobilizzazioni immateriali (quali spese per l'assunzione, la formazione e la riqualificazione del personale, ricerca e sviluppo, anticipi sul trattamento di fine rapporto, depositi e cauzioni relativi all'attività dell'impresa, ecc.). Le autorità italiane prevedono il reinvestimento nelle navi ma anche altre forme di investimento, a seconda dell'importo del contributo.

22. Il contributo è stato calcolato in modo tale da corrispondere almeno al potenziale beneficio economico generato nell'arco di un anno da una nave cisterna monoscafo conforme ai criteri. Ad esempio, una nave cisterna monoscafo di portata lorda pari a 30 000 tonnellate e di età compresa tra 25 e 28 anni potrebbe generare un ricavo pari a circa 17 765 EUR (<sup>11</sup>) (15 500 dollari USA) al giorno nell'ipotesi di circa 330 giorni di servizio l'anno. I costi, soprattutto di equipaggio, manutenzione e riparazioni, combustibile ed altre voci di spesa minori, come l'assicurazione, in quanto la nave si considera già totalmente ammortizzata, sono attualmente stimati in circa 5 157 EUR (4 500 dollari USA) al giorno per 365 giorni l'anno. In cifre:

Ricavi: 17 765 EUR × 330 giorni = 5 862 450 EUR

Costi: 5 157 EUR × 365 giorni = 1 882 305 EUR

per un utile annuo di circa 3 980 145 EUR, pari a 7 706 milioni di ITL (<sup>12</sup>).

23. Le autorità italiane hanno indicato che il calcolo è effettuato per tonnellata di portata lorda e non si basa su una scala variabile in funzione dell'età della nave in quanto l'età non è l'unico criterio per determinare la sicurezza e la conformità di una nave ai requisiti ambientali. Altrettanta importanza rivestono, secondo le autorità italiane, criteri quali la tipologia di nave, le sue specifiche tecniche e lo stato di conservazione.

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

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

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

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

**Condizioni supplementari**

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

**Antefatti — analisi di mercato**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- navi cisterna della categoria 2, comunemente dette «navi cisterna MARPOL»<sup>(21)</sup>. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2015.
- navi cisterna della categoria 3, di portata lorda pari o superiore a 5 000 tonnellate ma inferiore a quella stabilita per le navi cisterna di categoria 1 e 2. Il progressivo ritiro di queste navi avverrà secondo un calendario variabile tra il 2003 e il 2015.
33. Il compromesso raggiunto dall'IMO consente alle nuove navi cisterna monoscafo che soddisfino determinate specifiche tecniche di continuare ad operare fino allo scadere del 25° anno dalla data di consegna. Tuttavia gli Stati membri della Comunità europea hanno formalmente annunciato che vietarono l'accesso ai porti delle navi cisterna monoscafo dopo il 2015.
- B. *Considerazioni di carattere ambientale*
34. L'articolo 6 del trattato stabilisce che le esigenze connesse con la tutela dell'ambiente devono essere integrate nella definizione e nell'attuazione delle politiche e delle azioni comunitarie nel settore dei trasporti.
35. La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo sul rafforzamento della cooperazione euromediterranea nei settori dei trasporti e dell'energia<sup>(22)</sup> sottolinea la necessità di accrescere la sicurezza del trasporto marittimo, con particolare riferimento al trasporto di prodotti petroliferi e chimici, indicando che tale preoccupazione «è particolarmente evidente trattandosi di un mare chiuso, con un equilibrio ecologico instabile, come il Mediterraneo».
36. Esiste inoltre un chiaro obiettivo comunitario di prevenzione dei gravi danni biologici ed ambientali provocati da incidenti nei quali sono coinvolte vecchie navi e navi che trasportano merci pericolose e potenzialmente inquinanti.
- 2. VALUTAZIONE DELL'AUTO**
- Sussistenza di un aiuto ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE**
37. Ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE sono incompatibili con il mercato comune, nella misura in cui incidano sugli scambi tra Stati membri, gli aiuti concessi dagli Stati, ovvero mediante risorse statali, sotto qualsiasi forma che, favorendo talune imprese o talune produzioni, falsino o minaccino di falsare la concorrenza.
38. *Trasferimento di risorse pubbliche.* La nozione di aiuto di Stato è applicabile ad ogni vantaggio diretto o indiretto, finanziato con risorse pubbliche e concesso direttamente dallo Stato o da organismi intermedi che agiscono sulla base di un mandato conferito loro dallo Stato. Nel caso
- di specie, gli armatori beneficiano di un mutuo che le autorità italiane si sono impegnate a rimborsare.
39. *Vantaggio.* Il regime in questione sembra conferire un vantaggio ai proprietari italiani di navi cisterna monoscafo di età non inferiore a 20 anni che operano sul mercato italiano del cabotaggio o sul mercato internazionale. Viceversa non beneficiano di tale regime le imprese armatoriali che operano con navi di età inferiore.
40. *Selettività del regime.* Il regime in questione sembra favorire il settore marittimo ed in particolare l'industria navale responsabile del trasporto del petrolio e delle sostanze chimiche e pertanto ha carattere selettivo.
41. *Ripercussioni sugli scambi e distorsione della concorrenza.* Il regime sembra rafforzare la posizione di un ristretto numero di imprese sul mercato italiano. La possibilità di demolire beni strumentali essenziali per l'esercizio dell'attività e di ricevere denaro per sostituirli o per effettuare altri investimenti pone le imprese beneficiarie in una situazione di vantaggio rispetto alle imprese aventi sede in altri paesi della Comunità. Le imprese armatoriali competono in un mercato europeo liberalizzato a seguito dell'entrata in vigore, il 1° gennaio 1999, di tutte le disposizioni del regolamento sul cabotaggio marittimo<sup>(23)</sup>, che consentono il libero accesso a quasi tutti i mercati nazionali all'interno della Comunità. Il regime di aiuti può avere un impatto negativo sulla concorrenza in un mercato liberalizzato.
42. Il regime in questione sembra conferire un vantaggio a determinate imprese, è finanziato con risorse pubbliche, è selettivo, sembra incidere sugli scambi tra gli Stati membri e potrebbe falsare la concorrenza e pertanto, secondo le informazioni in possesso della Commissione, sembra costituire un aiuto di stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato CE ed essere incompatibile con il mercato comune, a meno che non possa beneficiare delle deroghe previste nel trattato CE. La Commissione deve pertanto esaminare la natura di aiuto del regime in questione e deve chiedersi se esso possa eventualmente considerarsi un aiuto esistente ai sensi dell'articolo 1 del regolamento sull'applicazione dell'articolo 93 del trattato CE<sup>(24)</sup>.
43. Le autorità italiane hanno ribadito che gli aiuti non saranno effettivamente erogati prima della decisione della Commissione. Tuttavia, considerando che il regime è stato applicato di fatto mediante la demolizione anticipata ordinata dalle imprese armatoriali e incentivata dal testo della legge, la Commissione tende a considerare il regime di aiuti come attuato illegalmente prima dell'autorizzazione ai sensi dell'articolo 88 del trattato CE. La Commissione nutre pertanto perplessità in merito alla legittimità del regime.
- <sup>(21)</sup> Navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 20 000 tonnellate adibite al trasporto di petrolio greggio, olio combustibile, diesel pesante e lubrificante, e navi cisterna di portata lorda pari o superiore a 30 000 tonnellate adibite al trasporto di altri prodotti petroliferi, che SODDISFANO le norme in materia di cisterne a zavorra segregata sistemate a fini protettivi.
- <sup>(22)</sup> COM(2001) 126 def. del 7 marzo 2001, in particolare il punto 2.3.3.
- <sup>(23)</sup> Regolamento (CEE) n. 3577/92 del Consiglio, del 7 dicembre 1992, concernente l'applicazione del principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi fra Stati membri (cabotaggio marittimo).
- <sup>(24)</sup> Regolamento (CE) n. 659/1999 del Consiglio del 22 marzo 1999 recante modalità di applicazione dell'articolo 93 del trattato CE.

**Base giuridica della valutazione**

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

**Compatibilità dell'aiuto alla luce della base giuridica indicata**

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

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

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

**A. Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi <sup>(29)</sup>**

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

C. Normativa comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale<sup>(35)</sup>

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

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

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

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

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

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

<sup>(31)</sup> GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

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

D. Politica comunitaria in materia di sicurezza marittima

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

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

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

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

E. Ulteriori questioni relative al regime di aiuti

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

a) Il funzionamento del regime

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

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

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

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

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

b) Valutazione del mercato

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

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

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

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

**Communication de la Commission publiant la liste des zones franches existantes et en fonction dans la Communauté**

(2002/C 50/05)

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

Conformément à l'article 802 du règlement (CEE) n° 2454/93 de la Commission, du 2 juillet 1993 fixant certaines dispositions d'application du règlement (CEE) n° 2913/92 du Conseil établissant le code des douanes communautaire, les zones franches existantes et en fonction dans la Communauté qui ont été notifiées à la Commission par les États membres, sont reprises ci-dessous.

Pays	Zone franche (Contrôle du type I)	Zone franche (Contrôle du type II)	Adresse de l'autorité douanière (article 804 DAC)
DANEMARK	Københavns Frihavn (Port franc de Copenhague)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
ALLEMAGNE	Freihafen Bremen (Port franc de Brême)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Port franc de Bremerhaven)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Port franc de Cuxhaven)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf (Port franc de Deggendorf)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Port franc de Duisbourg)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Port franc d'Emden)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Port franc de Hambourg)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Port franc de Kiel)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Pays	Zone franche (Contrôle du type I)	Zone franche (Contrôle du type II)	Adresse de l'autorité douanière (article 804 DAC)
RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Zone franche du Pirée)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Zone franche de Thessalonique)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Zone franche de Heraclion)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνεϊνήν Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
ESPAGNE	Zona franca de Barcelona (Zone franche de Barcelone)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz (Zone franche de 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 (Zone franche de 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 (Zone franche de Las Palmas de Grande Canarie)		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		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
IRLANDE		Ringaskiddy Free Port (Port franc de Ringaskiddy)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone (Zone franche de Shannon)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Pays	Zone franche (Contrôle du type I)	Zone franche (Contrôle du type II)	Adresse de l'autorité douanière (article 804 DAC)
ITALIE	Punto franco di Trieste (Zone franche de Trieste)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Zone franche de Venise)		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) (Zone franche de Madère — Caniçal)		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministerio das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
FINLANDE	Lappeenrannan Vapaa-alue (Zone franche de Lappeenranta)		Lappeenrannan tullit PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Port franc de Hangon)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
ROYAUME-UNI		Liverpool Free Zone (Zone franche de Liverpool)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Aéroport de Prestwick)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man) (Aéroport de Ronaldsway — Ballasala, Île de Man)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Zone franche de Southampton)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Zone franche de Tilbury)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Zone franche du port de Sheerness)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone (Zone franche de Humberside)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

## III

(Informations)

## COMMISSION

## Exploitation de services aériens réguliers

## Appels d'offres lancés par la France au titre de l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil pour l'exploitation de services aériens réguliers à partir de Strasbourg

(2002/C 50/06)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. **Introduction:** En application des dispositions de l'article 4, paragraphe 1, point a) du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23.7.1992, concernant l'accès des transports aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, la France a modifié, à compter du 25.3.2001, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Strasbourg d'une part, Lisbonne et Milan, d'autre part, publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 385 du 19.12.1997. Les normes requises par ces nouvelles obligations de service public ont été publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 348 du 5.12.2000.

Les appels d'offres sont lancés indépendamment sur chacune des liaisons suivantes:

— Strasbourg-Lisbonne,

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

Pour chacune des liaisons mentionnées ci-dessus, dans la mesure où aucun transporteur n'aura commencé ou ne sera sur le point de commencer au 1.5.2002 l'exploitation de la liaison en question conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 4, paragraphe 1, point d) du règlement susmentionné, de limiter l'accès à cette liaison à un seul transporteur et de concéder, jusqu'à la veille du début de la saison aéronautique d'été 2004, après appel d'offres, le droit d'exploiter ces services aériens à compter du 1.6.2002.

Les soumissionnaires pourront présenter des offres impliquant la desserte des deux liaisons mentionnées ci-dessus, notamment si cette démarche a pour effet de diminuer la compensation globale requise. Les soumissionnaires devront toutefois faire clairement apparaître, pour chaque liaison, le montant de la compensation requise, modulé éventuellement en fonction des différentes hypothèses de sélection de leurs offres, pour le cas où une seule des liaisons pour lesquelles ils ont présenté une offre serait sélectionnée.

2. **Objet de chacun des appels d'offres:** Pour chacune des liaisons mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus, fournir, à compter du 1.6.2002, des services aériens réguliers en

conformité avec les obligations de service public imposées sur ces liaisons, telles qu'elles ont été publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 348 du 5.12.2000.

3. **Participation aux appels d'offres:** La participation est ouverte à tous les transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée en vertu du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23.7.1992, concernant les licences des transporteurs aériens.

4. **Procédure d'appel d'offres:** Chacun des appels d'offres est soumis aux dispositions des points d), e), f), g), h) et i) du paragraphe 1 de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92.

5. **Dossier d'appel d'offres:** Le dossier complet d'appel d'offres, comprenant le règlement particulier de l'appel d'offres et la convention de délégation de service public ainsi que son annexe technique (notice sur la situation démographique et socio-économique de l'aire d'attraction de l'aéroport de Strasbourg, notice sur l'aéroport de Strasbourg, étude de marché, notice sur le Parlement européen, texte des obligations de service public publiées le 5.12.2000 au *Journal officiel des Communautés européennes*), peut être obtenu gratuitement auprès du:

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

6. **Compensation financière:** Les offres présentées par les soumissionnaires feront explicitement mention de la somme requise à titre de compensation pour l'exploitation de chaque liaison, à compter de la date de début d'exploitation prévue et jusqu'à la veille du début de la saison aéronautique d'été 2004 (avec un premier décompte du 1.6.2002 à la fin de la saison aéronautique d'hiver 2002/2003 et un second décompte du début de la saison aéronautique d'été 2003 à la fin de la saison aéronautique d'hiver 2003/2004). Le montant exact de la compensation finalement accordée sera déterminé pour chaque période «ex-post», en fonction des dépenses et recettes effectivement engendrées par le service, sur justificatifs, dans la limite du montant figurant dans l'offre.

7. **Tarifs:** Les offres présentées par les soumissionnaires préciseront les tarifs prévus ainsi que les conditions de leur évolution.

8. **Durée, modification et résiliation du contrat:** Le contrat débutera à compter du 1.6.2002. Il prendra fin la veille du début de la saison aéronautique IATA d'été 2004. En outre, l'exécution du contrat fera l'objet d'un examen pour chaque période d'exploitation, en concertation avec le transporteur. En cas de modification imprévisible des conditions d'exploitation, le montant de la compensation pourra être révisé.

Conformément aux obligations de service public publiées le 5.12.2000 au *Journal officiel des Communautés européennes*, les services ne peuvent être interrompus par le transporteur sélectionné qu'après un préavis minimal de six mois.

9. **Pénalités:** Le non-respect par le transporteur du délai de préavis mentionné à l'article 8 est sanctionné par une pénalité. Celle-ci est calculée en appliquant:

- pendant la première période d'exploitation, un coefficient multiplicateur de trois au déficit mensuel moyen constaté sur les premiers mois d'exploitation multiplié par le nombre de mois de carence;
- au cours de la période suivante, un coefficient multiplicateur de trois au déficit mensuel constaté sur la période antérieure multiplié par le nombre de mois de carence.

Au cas où le transporteur ne pourrait exploiter le service en cause en raison de cas de force majeure, le montant de la compensation financière pourrait être réduit au «prorata» des vols non effectués.

Au cas où le transporteur n'exploiterait pas la liaison en cause pour des raisons autres que la force majeure ou au

cas où il ne respecterait pas les obligations de service public, la Chambre de commerce et d'industrie de Strasbourg ou le Ministre des affaires étrangères pourraient:

- réduire le montant de la compensation financière au «prorata» des vols non effectués;
- demander au transporteur des explications. Si celles-ci ne sont pas satisfaisantes, il pourra être mis fin au contrat.

Ces pénalités sont applicables sans préjudice de l'application des dispositions de l'article R.330-20 du code de l'aviation civile.

10. **Présentation des offres:** Les offres doivent parvenir, avant 17.00 (heure locale), à l'adresse suivante:

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.

Au plus tard 5 semaines à compter du jour de la publication du présent avis d'appels d'offres au *Journal officiel des Communautés européennes*, par envoi par lettre recommandée avec accusé de réception, le cachet de la poste faisant foi, ou remises sur place contre récépissé.

11. **Validité de l'appel d'offres:** La validité de chaque appel d'offres est, conformément au libellé de la première phrase du point d) du paragraphe 1 de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92, soumise à la condition qu'aucun transporteur aérien communautaire ne présente, avant le 1.5.2002, un programme d'exploitation de la liaison en question à compter du 1.6.2002 en conformité avec les obligations de service public imposées sans solliciter aucune compensation financière.

## AVIS

Le 26 février 2002 paraîtra dans le *Journal officiel des Communautés européennes* C 51 A le «Catalogue commun des variétés des espèces agricoles — Onzième complément à la vingt et unième édition intégrale».

Pour les abonnés, l'obtention de ce Journal officiel est gratuite à concurrence du nombre et de la (des) version(s) linguistique(s) de leur(s) abonnement(s). Ils sont priés de retourner le bon de commande ci-dessous, dûment rempli avec indication de leur numéro «matricule d'abonnement» (code apparaissant à gauche de chaque étiquette et commençant par: O/. . . . .). La gratuité et la disponibilité sont assurées pendant un an à compter de la date de parution du Journal officiel concerné.

Les intéressés non abonnés peuvent commander contre paiement ce Journal officiel auprès du bureau de vente compétent pour leur pays ou de l'Office des publications officielles des Communautés européennes, service «vente», L-2985 Luxembourg, qui transmettra au bureau de vente concerné.

---

## BON DE COMMANDE

### Office des publications officielles des Communautés européennes

Service «vente»  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg

**Je suis abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Mon numéro de matricule est le suivant: O/. . . . .

Veuillez me faire parvenir l' (les) . . . exemplaire(s) gratuit(s) du **Journal officiel C 51 A/2002**, au(x)quel(s) mon (mes) abonnement(s) me donne(nt) droit.

**Je commande**, contre paiement, . . . **exemplaire(s) supplémentaire(s)**.

Langue(s): .....

**Je ne suis pas abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes* et commande, contre paiement, . . . **exemplaire(s)**.

Langue(s): .....

Nom: .....

Adresse: .....

.....

Date: ..... Signature: .....