

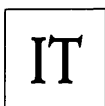
Edizione  
in lingua italiana

## Comunicazioni ed informazioni

<u>Numero d'informazione</u>	Sommario	Pagina
	<b>I Comunicazioni</b>	
	<b>Commissione</b>	
97/C 205/01	ECU.....	1
97/C 205/02	Avviso di apertura di un procedimento antidumping relativo alle importazioni di glutammato di monosodio originario del Brasile, degli Stati Uniti d'America e del Vietnam.....	2
97/C 205/03	Notifica preventiva di una concentrazione (Caso n. IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik) <sup>(1)</sup> .....	3
97/C 205/04	Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata (Caso n. IV/M.835 — Recticel/Greiner) <sup>(1)</sup> .....	4
97/C 205/05	Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi <sup>(1)</sup> .....	5
97/C 205/06	Department of Trade and Industry (Ministero del Commercio e dell'Industria) — Regolamenti in materia di coltivazione di idrocarburi (Aree marittime) del 1988 <sup>(1)</sup>	16
	<b>Istituto monetario europeo</b>	
97/C 205/07	Parere dell'Istituto monetario europeo.....	18

## II Atti preparatori

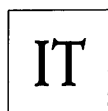
.....



<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

(segue)

<u>Numero d'informazione</u>	Sommaro ( <i>segue</i> )	Pagina
	<b>III Informazioni</b>	
	<b>Commissione</b>	
97/C 205/08	Invito a presentare proposte (1997) per progetti di rilevamento di dati e di studio nel quadro della politica comune della pesca . . . . .	21
97/C 205/09	Bando di gara parziale n. 28/97 per la vendita di alcole di origine vinica, indetta dal regolamento (CEE) n. 3777/91 . . . . .	25
	<b>Corte di giustizia</b>	
97/C 205/10	Avviso di concorso generale . . . . .	28
<hr/>		
	<b>Rettifiche</b>	
97/C 205/11	Rettifica dei risultati delle gare (aiuto alimentare comunitario) (GU n. C 201 del 1. 7. 1997) . . .	28



## I

(Comunicazioni)

## COMMISSIONE

ECU (\*)

4 luglio 1997

(97/C 205/01)

Importo in moneta nazionale per una unità:

Franco belga e lussemburghese	40,7571	Marco finlandese	5,87623
Corona danese	7,52173	Corona svedese	8,67736
Marco tedesco	1,97528	Sterlina inglese	0,669105
Dracma greca	310,904	Dollaro USA	1,12744
Peseta spagnola	166,704	Dollaro canadese	1,54944
Franco francese	6,65687	Yen giapponese	127,908
Sterlina irlandese	0,743205	Franco svizzero	1,65306
Lira italiana	1924,49	Corona norvegese	8,22413
Fiorino olandese	2,22343	Corona islandese	79,3832
Scellino austriaco	13,8991	Dollaro australiano	1,50506
Scudo portoghese	199,163	Dollaro neozelandese	1,66388
		Rand sudafricano	5,10393

La Commissione ha installato una telescrivente con meccanismo di risposta automatica capace di trasmettere ad ogni richiedente, su semplice chiamata per telex, i tassi di conversione nelle principali monete. Questo servizio opera ogni giorno dalle ore 15,30 alle ore 13 del giorno dopo.

Il richiedente deve procedere nel seguente modo:

- chiamare il numero di telex 23789 a Bruxelles;
- trasmettere il proprio indicativo di telex;
- formare il codice «cccc» che fa scattare il meccanismo di risposta automatica che produce l'iscrizione sulla propria telescrivente dei tassi di conversione dell'ecu;
- non interrompere la comunicazione prima della fine del messaggio che è segnalata dall'iscrizione «ffff».

*Nota:* Presso la Commissione sono altresì in servizio fax a risposta automatica (ai n. 296 10 97 e n. 296 60 11) che forniscono dati giornalieri concernenti il calcolo dei tassi di conversione applicabili nel quadro della politica agricola comune.

(\*) Regolamento (CEE) n. 3180/78 del Consiglio (GU n. L 379 del 30. 12. 1978, pag. 1), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1971/89 (GU n. L 189 del 4. 7. 1989, pag. 1).

Decisione 80/1184/CEE del Consiglio (convenzione di Lomé) (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 34).

Decisione n. 3334/80/CECA della Commissione (GU n. L 349 del 23. 12. 1980, pag. 27).

Regolamento finanziario, del 16 dicembre 1980, applicabile al bilancio generale delle Comunità europee (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 23).

Regolamento (CEE) n. 3308/80 del Consiglio (GU n. L 345 del 20. 12. 1980, pag. 1).

Decisione del consiglio dei governatori della Banca europea per gli investimenti del 13 maggio 1981 (GU n. L 311 del 30. 10. 1981, pag. 1).

**Avviso di apertura di un procedimento antidumping relativo alle importazioni di glutammato di monosodio originario del Brasile, degli Stati Uniti d'America e del Vietnam**

(97/C 205/02)

La Commissione ha ricevuto una denuncia, presentata conformemente all'articolo 5 del regolamento (CE) n. 384/96 del Consiglio (<sup>1</sup>), secondo la quale le importazioni di glutammato di monosodio sarebbero oggetto di pratiche di dumping provocando un notevole pregiudizio all'industria comunitaria.

### 1. Denuncia

La denuncia è stata presentata il 23 maggio 1997 da Orsan SA, l'unico produttore comunitario di glutammato di monosodio.

### 2. Prodotto

Il prodotto assertivamente oggetto di dumping è il glutammato di monosodio, attualmente classificabile al codice NC 2922 42 10. Il codice NC è indicato unicamente a titolo informativo e non è vincolante ai fini della classificazione del prodotto.

### 3. Denuncia di dumping

#### a) *Brasile e Stati Uniti d'America*

La denuncia di dumping si basa sul confronto tra il valore normale calcolato sulla base dei prezzi interni di Brasile e Stati Uniti e i prezzi all'esportazione del prodotto in questione nella Comunità. I margini di dumping così calcolati sono significativi per i due paesi esportatori citati.

#### b) *Vietnam*

Dato che il Vietnam non è un paese ad economia di mercato, il denunziante ha proposto che il valore normale venisse determinato sulla base dei prezzi interni della Thailandia.

La denuncia di dumping si basa sul confronto tra il valore normale, sopra indicato, e i prezzi all'esportazione del prodotto in questione nella Comunità. I margini di dumping così calcolati sono significativi.

### 4. Denuncia di pregiudizio

Il denunziante ha affermato, presentando sufficienti elementi di prova, che le importazioni provenienti da Bra-

sile, Stati Uniti d'America e Vietnam sono notevolmente aumentate in termini assoluti e di quota di mercato.

È stato inoltre affermato che, tra l'altro, e tenendo conto del fatto che in passato pratiche di dumping da parte di altri paesi avevano già danneggiato l'industria comunitaria, il volume e i prezzi dei prodotti importati hanno sortito effetti negativi sui quantitativi venduti, sulla quota di mercato e sui prezzi applicati dal produttore comunitario, danneggiando gravemente la situazione finanziaria dell'industria comunitaria.

### 5. Procedimento di determinazione del dumping e del pregiudizio

Avendo deciso, sentito il comitato consultivo, che la denuncia è stata presentata dall'industria comunitaria e che esistono elementi di prova sufficienti per giustificare l'apertura di un procedimento, la Commissione ha avviato un'inchiesta a norma dell'articolo 5 del regolamento (CE) n. 384/96.

#### a) *Questionari*

Allo scopo di ottenere le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'inchiesta, la Commissione invierà questionari al denunziante, agli esportatori e agli importatori citati nella denuncia. Nel contempo, sarà inviata una copia del questionario alle associazioni di esportatori e importatori note e rappresentative.

Gli esportatori, gli importatori e altre parti interessate sono invitati a mettersi immediatamente in contatto con la Commissione per sapere se sono menzionati nella denuncia. L'elenco degli esportatori menzionati nella denuncia sarà inviato alle autorità del paese esportatore. Gli esportatori e gli importatori che non sono stati citati nella denuncia, poiché il loro nome non era noto, devono chiedere al più presto, ed entro 15 giorni dalla pubblicazione del presente avviso, una copia del questionario, in quanto anche nei loro riguardi valgono i termini di cui al punto 7. I questionari devono essere richiesti per iscritto all'indirizzo sotto indicato, specificando nome, indirizzo, numero di telefono, numero di telefax e/o di telex della parte interessata.

#### b) *Raccolta di informazioni e audizioni*

Tutte le parti interessate sono invitate a comunicare le proprie osservazioni per iscritto e a fornire elementi di prova, purché dimostrino di poter essere danneggiate dall'esito dell'inchiesta.

<sup>(1)</sup> GU n. L 56 del 6. 3. 1996, pag. 1.

La Commissione può inoltre sentire le parti di cui alla lettera a) e altre parti interessate che ne facciano richiesta per iscritto e dimostrino di avere particolari motivi per chiedere di essere sentite.

c) *Selezione di un paese terzo ad economia di mercato*

Sulla base della informazioni fornite dal denunziante, la Thailandia viene proposta come paese terzo ad economia di mercato appropriato ai fini della determinazione del valore normale in Vietnam, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 7 del regolamento (CE) n. 384/96. Si invitano le parti interessate dall'inchiesta a presentare le loro osservazioni in merito all'opportunità di questa scelta entro i termini fissati al punto 7.

6. **Interesse della Comunità**

Affinché sia possibile decidere in base a validi elementi se, qualora esistano prove sufficienti del dumping e del pregiudizio, l'istituzione di misure antidumping sia nell'interesse della Comunità, il denunziante, gli importatori e le loro associazioni rappresentative, gli utilizzatori rappresentativi e le organizzazioni rappresentative dei consumatori, possono, entro il termine indicato nel presente avviso, manifestarsi e comunicare informazioni alla Commissione conformemente all'articolo 21 del regolamento (CE) n. 384/96. È opportuno precisare che le informazioni comunicate a norma di detto articolo sono prese in considerazione unicamente se all'atto della presentazione sono sostenute da validi elementi di prova.

7. **Termini**

a) *Termine generale*

Le parti interessate possono manifestarsi, comunicare le proprie osservazioni per iscritto e presentare informazioni entro 40 giorni a decorrere dalla data di pubblicazione del presente avviso affinché tali osservazioni ed informazioni possano essere prese in considerazione ai fini

dell'inchiesta. Entro lo stesso termine le parti interessate possono chiedere di essere sentite dalla Commissione. Tale termine si applica anche alle parti interessate non note alla Commissione che pertanto, nel loro interesse, sono invitate a mettersi immediatamente in contatto con la Commissione all'indirizzo sotto indicato.

b) *Termine specifico per la selezione del paese terzo ad economia di mercato*

Le parti interessate dall'inchiesta che desiderino presentare osservazioni in merito all'opportunità di designare la Thailandia quale paese terzo ad economia di mercato appropriato per determinare il valore normale, dovranno inviare tali osservazioni entro 10 giorni dalla pubblicazione del presente avviso.

c) *Indirizzo della Commissione per tutti i contatti e le informazioni*

Commissione europea  
Direzione generale I — Relazioni esterne  
Direzioni C & E  
(Cort. 100 4/30)  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles  
Telefax: (32-2) 295 65 05,  
Telex: COMEU B 21877.

8. **Omessa collaborazione**

Qualora una parte interessata rifiuti l'accesso alle informazioni necessarie oppure non le comunichi entro i termini fissati oppure ostacoli gravemente lo svolgimento dell'inchiesta, possono essere elaborate conclusioni provvisorie o definitive, affermative o negative in base ai dati disponibili, in conformità dell'articolo 18 del regolamento (CE) n. 384/96.

**Notifica preventiva di una concentrazione**

(Caso n. IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik)

(97/C 205/03)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. In data 27 giugno 1997 è pervenuta alla Commissione la notifica di un progetto di concentrazione in conformità all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio<sup>(1)</sup>. Per effetto di tale concentrazione l'impresa Daimler Benz AG e Deutsche Telekom AG acquisiscono ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, lettera b) del suddetto regolamento il controllo in comune dell'impresa Telematik GmbH, una società di nuova costituzione che si configura come impresa comune.

<sup>(1)</sup> GU n. L 395 del 30. 12. 1989; versione rettificata: GU n. L 257 del 21. 9. 1990, pag. 13.

2. Le attività svolte dalle imprese interessate sono le seguenti:
- per Daimler Benz: autoveicoli, aviazione ed aerospazio, servizi;
  - per Deutsche Telekom: telecomunicazioni;
  - per Telematik: telematica applicata al traffico.

3. A seguito di un esame preliminare la Commissione ritiene che la concentrazione notificata possa rientrare nel campo d'applicazione del regolamento (CEE) n. 4064/89. Tuttavia si riserva la decisione finale sul punto in questione.

4. La Commissione invita i terzi interessati a presentare le loro eventuali osservazioni sulla concentrazione proposta.

Le osservazioni debbono pervenire alla Commissione non oltre dieci giorni dalla data di pubblicazione della presente comunicazione. Le osservazioni possono essere trasmesse per telefax [n. (32-2) 296 43 01/296 72 44] o tramite il servizio postale, indicando il numero di caso IV/M.962 — Daimler Benz/Deutsche Telekom/Telematik, al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Concorrenza (DG IV)  
Direzione B — Task Force Fusioni  
Avenue de Cortenberg/Kortenberglaan 150  
B-1040 Bruxelles

---

#### **Non opposizione ad un'operazione di concentrazione notificata**

**(Caso n. IV/M.835 — Recticel/Greiner)**

(97/C 205/04)

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

In data 19 marzo 1997 la Commissione ha deciso di non opporsi alla suddetta operazione di concentrazione notificata e di dichiararla compatibile con il mercato comune. La decisione si basa sull'articolo 6, paragrafo 1, lettera b) del regolamento (CEE) n. 4064/89 del Consiglio. Il testo completo della decisione è disponibile unicamente in lingua inglese e verrà reso pubblico dopo che gli eventuali segreti d'affari in esso contenuti saranno stati tolti. Esso sarà disponibile:

- in versione cartacea presso gli uffici vendita dell'Ufficio delle pubblicazioni ufficiali delle Comunità europee (vedasi lista);
- in formato elettronico nella versione «CEN» della base dati Celex, documento n. 397M0835. Celex è il sistema di documentazione computerizzato del diritto comunitario; per ulteriori informazioni relative agli abbonamenti pregasi contattare:

EUR-OP  
Information, Marketing and Public Relations (OP/4B)  
2, rue Mercier  
L-2985 Luxembourg  
Tel.: (352) 29 29-424 55; telefax: (352) 29 29-427 63

---

## Orientamenti comunitari in materia di aiuti di Stato ai trasporti marittimi

(97/C 205/05)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

### 1. INTRODUZIONE

#### 1.1. Sviluppo del settore dei trasporti marittimi: principio della libertà del mercato

La politica comunitaria in materia di trasporti marittimi, quale definita in varie comunicazioni al Consiglio, è finalizzata alla promozione dei trasporti marittimi comunitari, comprende le relazioni esterne e la sicurezza marittima nonché la costruzione navale e la tecnologia marittima e mira a garantire la libertà di accesso ai mercati dei trasporti marittimi in tutto il mondo ad un naviglio sicuro e ecocompatibile, di preferenza immatricolato negli Stati membri della Comunità e avente equipaggi composti di cittadini comunitari. Tale strategia ha avuto successo per quanto riguarda l'apertura dei mercati, specie in Europa, e ha dato al consumatore un'ampia scelta di servizi di trasporto marittimo competitivi, ma la percentuale del naviglio immatricolato nei registri degli Stati membri e il numero dei marittimi comunitari occupati a bordo sono entrambi diminuiti in misura significativa, in particolare nell'ultimo decennio.

L'impostazione concettuale menzionata poggia su una legislazione a livello internazionale, comunitario e nazionale. In particolare per quanto riguarda i livelli di sicurezza e le condizioni di lavoro si applicano convenzioni e risoluzioni internazionali e la Comunità è attiva nel promuovere l'adozione di rigorose norme mondiali nelle sedi competenti, ad esempio nell'Organizzazione marittima internazionale. A livello comunitario, nel 1986 il Consiglio ha adottato un pacchetto di disposizioni di base in materia di trasporti marittimi fondato sulla concezione non protezionistica di mercato aperto<sup>(1)</sup>. In linea generale la Comunità ha deciso che di massima varrebbe il solo requisito dello stabilimento nella Comunità per avere il diritto di fornire servizi di trasporto marit-

timo tra la CE e i paesi terzi o tra gli Stati membri. Quindi ad esempio il regolamento (CEE) n. 4055/86 stabilisce la libertà di fornire servizi per tutti i vettori stabiliti nella Comunità europea a prescindere dal fatto che pongano in servizio naviglio battente bandiera comunitaria o di un paese terzo.

Le deroghe a tale concezione di apertura del mercato, vale a dire la limitazione dei traffici alle navi immatricolate negli Stati membri e battenti bandiera degli Stati membri, sono relativamente trascurabili (alcuni traffici di cabotaggio in particolare). L'immatricolazione di una nave in uno Stato membro quindi offre pochi vantaggi economici; viceversa possono esistere svantaggi, ad esempio condizioni rigorose per la composizione degli equipaggi e disposizioni fiscali e sociali degli Stati membri, cui devono attenersi le società e i loro dipendenti, che in molti casi comportano costi relativamente elevati per mettere in servizio navi immatricolate nella CE con equipaggi comunitari a bordo. Inoltre per gli operatori dei paesi terzi i costi per partecipare ai traffici aperti sono modesti. In aggiunta, mentre ai servizi di trasporto marittimo non si applicano imposte dirette o indirette o diritti, come nel caso della maggior parte delle merci e dei servizi oggetto di importazioni, fatto che garantisce una certa comparabilità tra i costi degli operatori comunitari e non comunitari, esiste una concorrenza diretta tra le navi immatricolate nella Comunità e le navi dei paesi terzi non soltanto nei traffici internazionali, ma anche nella maggior parte dei traffici all'interno della Comunità.

Va inoltre ricordato che l'industria dei trasporti marittimi è estremamente mobile e un regime oneroso può facilmente essere eluso registrando le navi in altri paesi (che lasciano libertà assoluta in materia di composizione degli equipaggi) e se necessario insediando organi nominali di amministrazione o di direzione al di fuori dello Stato membro (per evitare il relativo fisco). Negli ultimi anni, inoltre, è stata constatata una larga disponibilità di marittimi originari di paesi terzi caratterizzati da modesti livelli salariali che offrono agli armatori un'alternativa a basso costo in sede di selezione degli equipaggi. Attualmente esiste altresì 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, spinge a tagliare i costi ed eventualmente a scegliere le soluzioni meno costose e può non risultare interessante dal punto di vista commerciale mantenere un elevato livello qualitativo dell'attività. A lungo termine ciò può pregiudicare l'interesse della Comunità a un trasporto sicuro, efficiente ed ecocompatibile.

<sup>(1)</sup> Il pacchetto 1986 (GU n. L 378 del 31. 12. 1986 pag. 1, 4, 14, 21) consta di quattro regolamenti:

- il regolamento (CEE) n. 4055/86, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, modificato dal regolamento (CEE) n. 3573/90 (GU n. L 353 del 17. 12. 1990, pag. 16);
- il regolamento (CEE) n. 4056/86, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato sui trasporti marittimi, modificato dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia;
- il regolamento (CEE) n. 4057/86, relativo alle pratiche tariffarie sleali nei trasporti marittimi;
- il regolamento (CEE) n. 4058/86, concernente un'azione coordinata intesa a salvaguardare il libero accesso ai trasporti marittimi nei traffici transoceanici.

### 1.2. Sviluppo del settore dei trasporti marittimi: calo della competitività delle bandiere comunitarie

L'industria europea del trasporto marittimo è confrontata ad un'intensa concorrenza internazionale e il volume del naviglio immatricolato nella Comunità sul tonnellaggio marittimo totale del mondo è diminuito costantemente negli ultimi tre decenni. Nel 1970 il 32 % del tonnellaggio mondiale navigava sotto bandiera degli Stati membri della Comunità europea; nel 1995 tale percentuale era scesa al 14 %. Nello stesso periodo la percentuale dei paesi dotati dei principali registri aperti è passata dal 19 % al 38 % e, a fronte di tali cifre, è stata constatata anche una diminuzione costante nel numero di marittimi CE occupati a bordo.

Riconoscendo il problema della mancanza di competitività delle bandiere comunitarie, nel 1989 la Commissione ha proposto una serie di misure positive, tra cui un registro navale comunitario («EUROS»)<sup>(2)</sup>. Quest'ultimo doveva funzionare in parallelo ai primi registri nazionali degli Stati membri e garantire agli armatori aiuti di Stato in contropartita dell'accettazione di alcuni obblighi in materia di occupazione di cittadini comunitari nella composizione dell'equipaggio. Tuttavia in definitiva il Consiglio non è riuscito ad accordarsi su EUROS.

In mancanza di un intervento comunitario che comportasse un certo grado di armonizzazione, gli Stati membri hanno preso iniziative a titolo indipendente per salvaguardare i loro interessi in campo marittimo. Tra gli elementi che influenzano le decisioni di politica nazionale sono state identificate considerazioni importanti di carattere economico, il mantenimento dell'occupazione e la salvaguardia del know-how e del valore strategico della flotta. È stato altresì riconosciuto che la qualità non deve essere posta a repentaglio per effetto dei tagli ai costi da parte degli armatori semplicemente al fine di sopravvivere di fronte alla concorrenza a basso costo proveniente in modo particolare delle bandiere di comodo; la qualità deve essere salvaguardata e migliorata tanto in termini di norme tecniche che di esercizio del naviglio, il che comporta una continua esigenza di formazione e l'occupazione di marittimi aventi le qualificazioni necessarie.

Sono state così progressivamente introdotte misure per rallentare la tendenza a battere altre bandiere, ad esempio rendendo meno severe le condizioni applicabili nel caso di immatricolazione nel primo registro nazionale, sviluppando il secondo registro o i registri internazionali o ricorrendo a misure di aiuto di Stato o ad una combinazione di queste, ma nessuna di queste strategie è risultata pienamente valida.

L'immatricolazione del naviglio sotto altre bandiere è comunque solo una faccia del problema. Quando uno Stato non appartenente alla Comunità offre una interessante infrastruttura di servizi internazionali, l'immatricola-

zione sotto la relativa bandiera ha evidenziato negli ultimi anni la tendenza ad essere seguita da una rilocalizzazione delle attività ausiliarie (ad esempio attività manageriali del naviglio) in paesi al di fuori dell'Unione europea, fatto che ha comportato una perdita ancora maggiore di posti di lavoro, tanto a bordo quanto a terra. Un'ulteriore conseguenza è stata la perdita di know-how marittimo. La sensazione che il numero di posti disponibili nel settore marittimo fosse limitato, che l'ambiente di lavoro presentasse difficoltà e offrisse poche possibilità di sviluppare la propria carriera ha fatto sì che diminuisse il numero di studenti degli istituti di formazione in campo marinaro e l'assunzione di giovani marittimi, il che ha esaltato gli effetti negativi a bordo e a terra.

### 1.3. Gli orientamenti del 1989 in materia di aiuto di Stato

Nel 1989, considerato il crescente ricorso agli aiuti di Stato, la Commissione ha elaborato una serie di orientamenti che definivano le condizioni in presenza delle quali gli aiuti pubblici ai trasporti marittimi sarebbero stati considerati compatibili con il mercato comune<sup>(3)</sup>. I due obiettivi di base che interpretavano l'interesse comune della Comunità là erano il mantenimento del naviglio sotto bandiere comunitarie e l'occupazione nella più elevata misura possibile di gente di mare della Comunità. La Commissione ha cercato di realizzare questi obiettivi attraverso una strategia comunitaria che facesse fronte al problema del divario dei costi esistenti tra il naviglio-immatricolato negli Stati membri e il naviglio battente bandiera di comodo. Si è trattato del primo tentativo di realizzare una certa convergenza tra le azioni degli Stati membri.

#### *Massimale*

In particolare la Commissione ha riconosciuto che le flotte degli Stati membri erano in una situazione difficile sotto il profilo competitività a causa dei vantaggi disponibili per gli operatori battenti bandiera di paesi terzi, comprese le bandiere di comodo. Ciò portava a differenze nei costi di esercizio.

Gli orientamenti del 1989 di conseguenza tracciavano un metodo congegnato in modo da garantire che l'impatto globale degli aiuti di Stato non superasse un massimale da definire sulla base degli svantaggi sotto il profilo costi che le navi battenti bandiera di uno Stato membro a bassa struttura salariale incontravano sui mercati mondiali. Il calcolo è stato basato sul costo ipotetico di esercizio di navi battenti bandiera portoghese e cipriota, che rappresentavano rispettivamente il primo registro CE meno costoso e una bandiera di comodo. Previa ponderazione a riscontro della composizione della flotta battente bandiera nazionale in termini di tipi di navi si otteneva un massimale nazionale per aiuto annuale al funzionamento applicabile a tutti i tipi di nave.

(2) «Un avvenire per l'industria comunitaria dei trasporti marittimi — misure intese a migliorare le condizioni operative dei trasporti marittimi comunitari», COM(89) 266 def. del 3. 8. 1989.

(3) «Misure di carattere fiscale e finanziario concernenti operazioni di trasporto marittimo effettuate con navi immatricolate nella Comunità», SEC(89) 921 def. del 3. 8. 1989.



#### 1.4. Revisione degli orientamenti

Visto il persistente declino delle flotte comunitarie e la crescente divergenza tra la reazione politica degli Stati membri alle difficoltà constatate nei trasporti marittimi CE, la Commissione ha ritenuto necessario rivedere la strategia per il settore marittimo della Comunità. I primi risultati di tale riesame sono stati presentati in una comunicazione (\*) nel marzo 1996.

Secondo la Commissione l'ulteriore miglioramento della sicurezza, l'accesso ai mercati internazionali e l'applicazione delle regole di concorrenza unitamente alle iniziative per promuovere la formazione e incoraggiare l'occupazione e la R&S sarebbero atti a promuovere la competitività del settore CE dei trasporti marittimi. La Commissione ha riconosciuto che nondimeno nella situazione attuale possono essere necessarie misure di sostegno al fine di mantenere e sviluppare il settore comunitario dei trasporti marittimi. La comunicazione ha altresì proposto all'esame un'eventuale nuova strategia in materia di aiuti di Stato.

Il consenso è stato generale sul fatto che gli orientamenti in materia di aiuti di Stato al settore marittimo imponevano una revisione che tenesse conto degli sviluppi della concorrenza internazionale e della tendenza globale verso la liberalizzazione degli scambi di beni e servizi, degli sviluppi nel settore marittimo, dell'esperienza nell'applicazione degli orientamenti del 1989, delle reazioni alla comunicazione su una strategia marittima e dell'inventario degli aiuti di Stato a favore dei trasporti marittimi compilato conformemente agli impegni assunti nel Libro bianco sullo «Sviluppo futuro della politica comune dei trasporti» (\*).

Sotto il profilo dei principi generali, gli obiettivi di promuovere una flotta comunitaria sicura e concorrenziale e di impiegare il numero più elevato possibile di marittimi comunitari restano validi. Tuttavia i mezzi per realizzare tali obiettivi impongono che gli aiuti siano più strettamente collegati ad azioni specifiche piuttosto che riflettere indirettamente ipotetiche differenze tra i costi di esercizio.

Sulla questione del massimale il metodo è risultato di difficile applicazione per quanto riguarda la possibilità di tenere sufficientemente conto delle differenze di dimensione delle navi, di produttività, di disposizioni in materia di equipaggi e di risultati economici dell'armatore (vale a dire profitti e perdite realizzati). In con-

clusione è stata quindi constatata la necessità di un approccio diverso per limitare l'intensità dei regimi di aiuto ed evitare una rincorsa agli aiuti (cfr. capitolo 10).

La diversa competitività tra le navi registrate nella Comunità e quelle registrate al di fuori dei paesi membri CE, in particolare quelle che battono bandiera di comodo, dipende anzitutto dall'incidenza dei costi fiscali. In effetti il costo del capitale è sostanzialmente il medesimo in tutto il mondo e anche sotto il profilo della tecnologia disponibile non vi sono grandi differenze. I costi fiscali (imposte sulle società e incidenza degli oneri contributivi per i marittimi), tuttavia risultano, secondo vari studi, il fattore critico e atto a provocare distorsioni.

In linea di massima gli aiuti al funzionamento devono essere eccezionali, temporanei e decrescenti. Nel caso dei trasporti marittimi, tuttavia, il problema della competitività della flotta comunitaria sul mercato mondiale ha caratteristiche strutturali connesse in larga parte a fattori esterni. Poiché le prospettive a breve scadenza di risolvere tale problema di divario dei costi non sono brillanti, occorrerà ancora per un certo tempo prevedere misure di aiuto per consentire agli armatori di porre in servizio navi registrate nella Comunità che siano competitive sul mercato globale.

Nel contesto internazionale la Comunità ha spinto verso la liberalizzazione dei servizi di trasporto marittimo a livello mondiale nelle discussioni nell'ambito dell'Organizzazione mondiale del commercio (OMC), ma importanti partner commerciali non sono risultati disposti ad accettare le proposte sul tavolo e gli ulteriori dibattiti sono stati rinviati fino al prossimo round di negoziati globali sui servizi, round che dovrebbe aver luogo entro il 2000. Sembra inoltre improbabile per l'immediato futuro che emerga un consenso internazionale sull'applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti marittimi, ivi compresa la limitazione dei regimi di aiuto nazionali.

Nel futuro il livello degli aiuti può essere progressivamente ridotto sempreché la situazione economica e politica mondiale lo consenta. In particolare se dovessero entrare in vigore le nuove discipline che sono attualmente in corso di negoziato nel quadro del GATS per quanto riguarda i potenziali effetti distorsivi degli aiuti sugli scambi di servizi, gli attuali orientamenti sarebbero modificati in conformità. Per il momento la situazione dovrebbe essere tenuta sotto controllo attraverso un regolare riesame degli aiuti alla luce della competitività della flotta comunitaria sul mercato mondiale.

#### 2. PORTATA E OBIETTIVI GENERALI DEI NUOVI ORIENTAMENTI IN MATERIA DI AIUTI DI STATO

L'approccio della Comunità in materia di aiuti di Stato deve conciliare le differenze esistenti nelle priorità e nelle strategie degli Stati membri, garantendo nel contempo il mantenimento ad un livello minimo delle distorsioni della concorrenza.

(\*) «Verso una nuova strategia marittima», COM(96) 81 def. del 13. 3. 1996.

(\*) «Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti: una strategia globale per la realizzazione di un quadro comunitario atto a garantire una mobilità sostenibile», COM(92) 494 def., punto 59.

Spetta alla Commissione stabilire i parametri entro i quali saranno autorizzati gli aiuti di Stato. I regimi di aiuto non devono andare a scapito delle economie degli altri Stati membri e va verificato che non sussistano rischi di distorsioni della concorrenza fra Stati membri in misura contraria all'interesse comune. Gli aiuti di Stato debbono sempre essere limitati a quanto è necessario per realizzare le finalità perseguite e devono essere concessi in modo trasparente. L'effetto cumulato di tutti gli aiuti concessi dalle autorità pubbliche (a livello nazionale, regionale e locale) è un elemento da prendere sempre in considerazione.

### 2.1. Portata dei nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato

I presenti orientamenti riguardano gli aiuti concessi dagli Stati membri della CE o mediante risorse statali a favore dei trasporti marittimi. Trattasi di qualsiasi vantaggio finanziario conferito in qualsivoglia forma e finanziato dalla autorità pubbliche (nazionali, regionali, provinciali, dipartimentali o locali). A tal fine, il termine «autorità pubbliche» può anche comprendere le imprese statali e le banche controllate dallo Stato. Rientrano altresì nella definizione di aiuto le eventuali misure con le quali lo Stato presta la propria garanzia ai prestiti o altri finanziamenti di banche commerciali. Non è fatta distinzione tra i tipi di beneficiari secondo la loro struttura giuridica (per esempio società, partenariato o soggetti singoli), né tra proprietà pubblica o privata e qualsiasi riferimento a società deve essere inteso nel senso di comprendere ogni fattispecie giuridica.

I presenti orientamenti non riguardano gli aiuti alla costruzione navale [ai sensi della settima direttiva (\*) integrata dal regolamento (CE) n. 1904/96 del Consiglio (?) o di altri atti successivi tra cui il regolamento (CE) n. 3094/95 del Consiglio (8) inteso ad applicare, sino al momento della loro entrata in vigore, le disposizioni in materia di aiuti di Stato dell'accordo OCSE che prevede normali condizioni di concorrenza dell'industria della costruzione e della riparazione navale mercantile], né gli aiuti ai pescherecci. Gli investimenti nell'infrastruttura non sono in linea di massima considerati comportare aiuti di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato se lo Stato prevede un accesso all'infrastruttura in condizioni di libertà e di parità per tutti gli operatori interessati. Tuttavia la Commissione può esaminare se tali investimenti possano andare direttamente o indirettamente a beneficio di armatori specifici. Infine la Commissione ha stabilito il principio che non sussistono aiuti di Stato quando le autorità pubbliche conferiscono finanziamenti ad un'impresa con modalità che sarebbero accettabili per un investitore privato che

opera alle normali condizioni di un'economia di mercato (\*).

I presenti orientamenti si applicheranno a far data della loro pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, lasciando peraltro impregiudicati i regimi di aiuto che sono già stati autorizzati prima della pubblicazione. Nondimeno tali regimi saranno sottoposti ad esame sotto il profilo dell'articolo 93, paragrafo 1 del trattato e saranno modificati, se necessario, entro 18 mesi dall'entrata in vigore degli attuali orientamenti.

### 2.2. Obiettivi generali dei nuovi orientamenti in materia di aiuti di Stato

La Commissione ha sottolineato<sup>(10)</sup>, che è necessaria una maggiore trasparenza in materia di aiuti di Stato in modo da rendere consapevoli dei loro diritti ed obblighi non soltanto le autorità nazionali in senso largo, ma anche le imprese e i soggetti singoli. I presenti orientamenti mirano a contribuire a tale processo e a chiarire quali regimi di aiuto di Stato possano essere introdotti a sostegno degli interessi marittimi della Comunità. Trattandosi di misure volte a promuovere la competitività delle flotte comunitarie, gli aiuti di Stato possono in linea di massima essere concessi soltanto a favore di navi immatricolate nei registri degli Stati membri<sup>(11)</sup>. Tale politica dovrebbe:

- salvaguardare l'occupazione comunitaria (a bordo e a terra);
- preservare il know-how marittimo nella Comunità e sviluppare le qualificazioni della gente di mare, e
- migliorare la sicurezza.

Tuttavia, in alcuni casi eccezionali, gli aiuti di Stato possono essere concessi anche a navi immatricolate in registri quali quelli elencati al punto 3 dell'allegato, sempreché gli Stati membri interessati constatino che il registro in questione contribuisce direttamente agli obiettivi soprammenzionati.

Inoltre in alcuni casi particolari possono essere approvate misure di aiuto che sono neutrali sotto il profilo immatricolazione qualora venga chiaramente dimostrata l'esistenza di un vantaggio per la Comunità (cfr. punto 3.1 e capitolo 7).

(\*) Direttiva 90/684/CEE del Consiglio concernente gli aiuti alla costruzione navale, GU n. L 380 del 31. 12. 1994, pag. 26, modificata da ultimo dalla direttiva 94/73/CE (GU n. L 351 del 31. 12. 1994, pag. 10).

(?) GU n. L 251 del 3. 10. 1996, pag. 5.

(8) GU n. L 332 del 30. 12. 1995, pag. 1.

(\*) Applicazione degli articoli 92 e 93 del trattato CEE alle partecipazioni delle autorità pubbliche, Bollettino CE 9-1984.

(10) XXII Relazione sulla politica di concorrenza, 1992, e «Verso una nuova strategia marittima», COM(96) 81 def. del 13. 3. 1996.

(11) Cfr. allegato.

Possono altresì essere presi in considerazione altri obiettivi della politica comune dei trasporti<sup>(12)</sup>, ad esempio la realizzazione di un quadro comunitario per una mobilità sostenibile e, in tale ambito, la promozione dei trasporti di cabotaggio (shut sea shipping) e lo sviluppo del relativo potenziale.

### 3. MISURE FISCALI E SOCIALI VOLTE A PROMUOVERE LA COMPETITIVITÀ

#### 3.1. Regime fiscale delle società di navigazione

Nel settore dei trasporti marittimi gli Stati membri hanno reagito alle difficoltà causate dai vari fattori che incidono sulla concorrenza internazionale in diverso modo secondo le diverse situazioni. Alcuni sono stati in grado di limitarsi a misure generali, mentre altri hanno finito per ricorrere allo strumento degli aiuti di Stato. La discussione sulla proposta EUROS ha dimostrato che la possibilità di armonizzazione nel settore è per il momento limitata.

Vari paesi terzi hanno sviluppato importanti registri marittimi, a volte sostenuti da un'efficiente infrastruttura internazionale di servizi, che hanno attratto gli armatori grazie ad un contesto fiscale che è considerevolmente meno oneroso di quello degli Stati membri della Comunità europea. I ridotti oneri fiscali hanno fatto sì che le imprese fossero incentivate non soltanto a battere bandiera di paesi terzi, ma anche a prendere in considerazione una rilocalizzazione degli organi societari. È opportuno sottolineare che non esistono al momento regole internazionali effettive atte a frenare tale concorrenza a livello fiscale e sono poche le barriere amministrative, giuridiche o tecniche per chi voglia spostare l'immatricolazione di una nave da un registro di uno Stato membro ad un altro.

Ciò comporta per tutti gli Stati membri che dispongono di importanti flotte un problema comune: la realizzazione di condizioni che consentano una leale concorrenza con le bandiere di comodo sembra la migliore alternativa.

Dovrebbe essere affrontata la questione della concorrenza fiscale tra Stati membri. In tale fase non esistono elementi comprovanti che taluni regimi sono atti a provocare distorsioni della concorrenza negli scambi tra Stati membri in misura contraria agli interessi comuni. Di fatto sembra esistere un grado di convergenza crescente tra i diversi tipi di approccio degli Stati membri nei confronti degli aiuti ai trasporti marittimi. L'immatricolazione in un altro Stato membro appare un fenomeno raro. La concorrenza fiscale è soprattutto un problema tra Stati membri della Comunità da un lato e paesi terzi dall'altro, poiché le economie di costo realizzabili dagli armatori che scelgono l'immatricolazione in un paese

terzo sono considerevoli se raffrontate con le possibilità esistenti all'interno della Comunità. Inoltre i profitti nel settore dei trasporti marittimi assoggettabili ad imposta sono risultati negli ultimi anni modesti tanto che le differenze tra le aliquote effettive dell'imposta negli Stati membri hanno avuto un impatto trascurabile. Il persistente declino delle flotte registrate negli Stati membri confermano tale fatto, specie considerando che la quota dei trasporti marittimi mondiali che fa capo agli armatori CE è rimasta relativamente stabile nell'ultimo decennio.

Per contrastare tale tendenza, molti Stati membri hanno adottato misure speciali per migliorare il contesto fiscale per gli armatori, ad esempio consentendo un ammortamento accelerato degli investimenti nel naviglio o il diritto per un certo numero di anni di accantonare a riserva in esenzione da imposta i profitti realizzati sulla vendita di navi, sempreché tali profitti vengano reinvestiti in navi.

Tali misure di sgravio fiscale che si applicano in modo particolare ai trasporti marittimi sono considerate aiuti di Stato. Del pari, il sistema cui ricorrono alcuni Stati membri e paesi terzi di sostituire il normale regime di imposta sulle società mediante un'imposta sul tonnellaggio costituisce un aiuto di Stato. L'imposta sul tonnellaggio significa che l'armatore versa un'imposta connessa direttamente al tonnellaggio di naviglio in servizio. Tale imposta sarà corrisposta indipendentemente dai guadagni effettivi dell'impresa, vale a dire dai profitti o perdite realizzati.

Trattasi di misure che sono risultate atte a salvaguardare un'occupazione di elevata qualità nel settore marittimo a terra, ad esempio le attività gestionali direttamente connesse con i trasporti marittimi ed anche in attività collegate (assicurazioni, brokeraggio e finanziamenti). Considerata l'importanza di tali attività per l'economia della Comunità e a sostegno degli obiettivi sopramenzionati questi tipi di incentivo fiscale possono in genere essere ammessi. Inoltre il mantenimento di un'occupazione di qualità e la promozione di un'industria competitiva dei trasporti marittimi stabilita in uno Stato membro grazie ad incentivi fiscali insieme ad altre iniziative in materia di formazione e di promozione della sicurezza sono interventi atti a facilitare lo sviluppo dei trasporti marittimi della Comunità sul mercato globale.

La Commissione è consapevole del fatto che i redditi degli armatori spesso provengono dall'esercizio di navi sotto bandiere diverse, ad esempio quando ricorrono al noleggio di navi battenti bandiera estera o di navi appartenenti ad armatori partner nel quadro di alleanze. È anche riconosciuto che l'incentivo a delocalizzare le attività manageriali e ausiliarie difficilmente scomparirà se l'armatore realizza un significativo vantaggio finanziario mantenendo sedi diverse e procedendo ad una contabilità separata per i redditi tratti dall'attività sotto bandiera comunitaria e per gli altri redditi. Tale ipotesi si verificherebbe ad esempio se i redditi realizzati dal naviglio che non batte bandiera comunitaria dovessero essere assoggettati all'aliquota integrale di imposta sulle società in

<sup>(12)</sup> Libro bianco «Lo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti», COM(92) 494 def.

uno Stato membro o ad un'aliquota ridotta all'estero qualora fosse possibile dimostrare che le attività manageriali sono svolte all'estero.

Gli aiuti di Stato nell'ambito della politica comune dei trasporti marittimi hanno l'obiettivo di promuovere la competitività della flotta comunitaria sul mercato globale dei trasporti marittimi. Di conseguenza gli sgravi fiscali dovrebbero in linea di massima dipendere dall'esistenza di un legame con una bandiera comunitaria. Peraltro in via eccezionale possono essere anche ammessi se si applicano all'intera flotta operata da un armatore con sede nel territorio di uno Stato membro e soggetto all'imposta sulla società, sempreché sia dimostrato che la direzione strategica e commerciale della totalità del naviglio interessato sia effettivamente effettuata a partire dal territorio in questione e che tale attività contribuisce sostanzialmente all'economia e all'occupazione della Comunità. Tale prova presentata dallo Stato membro interessato per dimostrare questo vincolo economico dovrebbe di norma comprendere informazioni sul naviglio di proprietà e posto in servizio previa immatricolazione nei registri della Comunità, sui cittadini comunitari occupati a bordo e nelle attività a terra e sugli investimenti in immobilizzazioni fisse. Va sottolineato che l'aiuto deve essere necessario per promuovere il rimpatrio nell'UE della direzione strategica e commerciale di tutto il naviglio interessato e inoltre che i beneficiari degli aiuti devono essere soggetti all'imposta sulle società nell'UE. La Commissione inoltre chiederebbe di comprovare che tutte le navi poste in servizio da impresa che beneficiano di tali misure rispettano i vigenti standard internazionali e comunitari di sicurezza, compresi quelli relativi alle condizioni di lavoro a bordo.

Quando i regimi fiscali siano approvati sulla base derogatoria sopra descritta, la Commissione imporrà la presentazione di regolari relazioni che evidenzino gli effetti della misura (cumulativamente ad altri regimi di aiuto di Stato applicabili nello Stato membro) sulla flotta registrata nella Comunità e posta in servizio dallo Stato membro e sull'occupazione della gente di mare della Comunità. La Commissione intende seguire attentamente la situazione sotto il profilo dell'eventuale distorsione della concorrenza negli scambi tra Stati membri.

In tutti i casi i vantaggi derivati dai regimi di aiuto devono facilitare lo sviluppo del settore dei trasporti marittimi e l'occupazione a sostegno degli interessi comunitari. Di conseguenza i vantaggi fiscali sopramenzionati devono essere limitati alle attività di trasporto marittimo; quindi nei casi in cui un armatore sia anche attivo in altri settori commerciali, sarà chiesta la tenuta di una contabilità trasparente per evitare un effetto diffusivo dell'aiuto su attività non connesse con i trasporti marittimi. Tale approccio consentirà ai trasporti marittimi comunitari di divenire competitivi in presenza di oneri fiscali comparabili ai livelli applicati altrove nel mondo, ma lascerà im-

pregiudicato il carico fiscale normale dello Stato membro sulle altre attività e sulla remunerazione personale degli azionisti e del management.

### 3.2. Costo del lavoro

Nel gennaio 1997 la Commissione ha emanato una comunicazione in materia di aiuti pubblici e di riduzione dei costi del lavoro<sup>(13)</sup> relativa a tutti i settori dell'economia e riguardante in particolare gli impieghi meno qualificati. Essa mette in guardia nei confronti del rischio di interventi nel senso della riduzione del costo del lavoro in specifici settori, interventi che possono compromettere il corretto funzionamento del mercato interno e risultare quindi pregiudizievole per la competitività dell'industria comunitaria e la creazione di posti di lavoro nel lungo periodo. In particolare la Commissione esamina gli effetti potenzialmente negativi di tale approccio sui settori contraddistinti da sovraccapacità o in crisi (definiti come settori nei quali la domanda di prodotti comunitari è in ristagno o in declino), sui settori sensibili (quelli nei quali esiste un significativo volume di scambi intracomunitari e di concorrenza) e sui settori soggetti alla concorrenza internazionale.

Tuttavia i trasporti marittimi sono un caso speciale come ha riconosciuto nel 1989 la Commissione nell'adottare i suoi orientamenti sugli aiuti di Stato e nella comunicazione sulla riduzione del costo del lavoro. In particolare gli aiuti in materia di sicurezza sociale e di imposta sul reddito dei marittimi, intesi a ridurre l'onere sostenuto dalle imprese di trasporto marittimo senza diminuire il livello di sicurezza sociale per la gente di mare e derivanti dall'esercizio di navi immatricolate nella Comunità possono essere considerati compatibili con il mercato comune. La Commissione ritiene che tale approccio rimanga valido.

I trasporti marittimi sono un settore che registra in tutto il mondo una certa sovraccapacità e in esso la concorrenza internazionale è intensa. Tuttavia, il problema constatato nei settori industriali caratterizzati da sovraccapacità o in crisi consiste nel fatto che l'aiuto può avere l'effetto di trasferire le difficoltà — e i problemi di disoccupazione — a concorrenti di Stati comunitari che non beneficiano di tali vantaggi. Nei trasporti marittimi la domanda di un prodotto di qualità è in espansione e, secondo le stime, il mercato ha un potenziale di crescita; inoltre in tutto il mondo è constatata una carenza di marittimi qualificati e formati. È lecita quindi la conclusione che gli aiuti a sostegno dell'occupazione di marittimi comunitari qualificati, in particolare, non dovrebbero essere scoraggiati. Il grado di cooperazione tra vettori tramite le conferenze e i consorzi, ecc., nei traffici regolari e la percentuale di traffici terzi nelle attività di trasporto alla rinfusa indica che il baricentro della concorrenza si colloca tra i vettori CE e non CE. Infine la comunicazione suggerisce che i differenziali tra i paesi a bassa

<sup>(13)</sup> Comunicazione sul controllo degli aiuti pubblici e riduzione del costo del lavoro (GU n. C 1 del 3. 1. 1997, pag. 10).

struttura salariale e gli Stati membri sono estremamente significativi e l'integrazione di nuove tecnologie di produzione, l'innovazione, la qualità e la formazione sono misure atte a migliorare durevolmente le prestazioni in termini di competitività e di occupazione. Benché tale affermazione valga per gran parte dei settori industriali, nel caso dei trasporti marittimi ciò non sempre si verifica per le ragioni esposte nel capitolo 1.

Le misure di sostegno a favore del settore marittimo dovrebbero quindi mirare in linea prioritaria a ridurre i costi fiscali ed altri costi e gli oneri sostenuti dagli armatori comunitari e dai marittimi della CE (vale a dire quelli soggetti alle imposte e/o tenuti al versamento dei contributi di sicurezza sociale in uno Stato membro) verso livelli allineati a quelli del resto del mondo. Tali misure dovrebbero incentivare direttamente lo sviluppo del settore e l'occupazione, piuttosto che fornire un sostegno finanziario di tipo generico.

Coerentemente con tale obiettivo, quindi, per i trasporti marittimi della CE dovrebbe essere autorizzata la seguente azione mirata al costo del lavoro:

- contributi di sicurezza sociale ridotti per i marittimi CE occupati a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro;
- aliquote di imposta ridotte per i marittimi CE occupati a bordo di navi immatricolate in uno Stato membro.

Per questo tipo di aiuto può essere consentita una riduzione massima degli obblighi in questione fino a livello zero e ciò consentirà agli Stati membri di riportare il costo del lavoro a livelli allineati sui valori mondiali che spesso significano esenzione dall'imposta e dai contributi di sicurezza sociale per la gente di mare. Viceversa non può essere concesso un aiuto correlato al salario netto dei marittimi CE in quanto ciò può provocare una distorsione di concorrenza tra gli Stati membri. Gli sgravi fiscali non eliminerebbero l'interesse dell'armatore a negoziare un idoneo pacchetto salariale con i membri di un potenziale equipaggio e i loro rappresentanti sindacali. I marittimi degli Stati membri in cui i livelli salariali sono inferiori avrebbero quindi ancora un vantaggio competitivo rispetto a quelli di altri Stati membri in cui le pretese salariali sono più elevate. In ogni caso i marittimi CE continuerebbero a rappresentare un onere più elevato rispetto ai marittimi meno costosi disponibili sul mercato globale. Quindi non vi è rischio di sovraccompensazione comportato dalla misura in questione.

Per ragioni fiscali interne alcuni Stati membri preferiscono non ricorrere alla riduzione sopra illustrata, ma rimborsare invece agli armatori — parzialmente o integralmente — i costi derivanti dai relativi prelievi. Un approccio di questo tipo può in genere essere considerato equivalente a un sistema di aliquote o di contributi ridotti come sopra descritto, sempreché esista un netto

collegamento con il relativo prelievo, non sussista alcun elemento di sovraccompensazione e il sistema sia trasparente e non consenta abusi.

#### 4. SOSTITUZIONE DEGLI EQUIPAGGI

Un provvedimento distinto identificato negli orientamenti della Commissione del 1989 come elemento a favore del comune interesse della Comunità è l'aiuto per la sostituzione dell'equipaggio. Trattasi di una misura che tende a ridurre il costo dovuto all'impiego di marittimi CE, specialmente a bordo di navi operanti nelle acque di paesi lontani. Benché nel 1989 la Commissione avesse limitato gli aiuti di questo tipo al 50 % dei costi complessivi sostenuti a tale scopo, l'evoluzione del nuovo approccio verso un massimale significa che non è necessario imporre un limite specifico a tale genere di sostegno. Gli aiuti che devono essere inferiori al massimale possono quindi essere concessi sotto forma di pagamento o di rimborso dei costi di rimpatrio dei marittimi CE che lavorano a bordo di navi immatricolate in registri degli Stati membri.

#### 5. AIUTI AGLI INVESTIMENTI

Attualmente alcuni Stati membri concedono aiuti alle sole navi di nuova costruzione mentre altri prevedono tali interventi anche per l'acquisto di alcune categorie di navi di seconda mano o per la conversione o l'ammodernamento di navi esistenti. Questi regimi hanno fatto sì che venisse posta in essere o mantenuta una sovraccapacità del settore che ha provocato la riduzione dei noli stimolando così gli operatori CE a tagliare i costi, in molti casi battendo bandiera di altri paesi. Inoltre il sistema ha indotto a volte gli armatori a decidere l'acquisto o la vendita di naviglio più per ragioni fiscali che commerciali.

Gli aiuti per il rinnovo della flotta non sono comuni in altri modi di trasporto (su strada, aereo). Poiché tendono a provocare distorsioni della concorrenza, la Commissione si è dimostrata restia ad approvare tali regimi, salvo quando rientrano in una riforma strutturale che consentiva di ridurre la capacità globale della flotta.

A seguito della presentazione da parte della Commissione di una comunicazione sulla costruzione navale<sup>(14)</sup> il Consiglio (Industria) del 24 aprile 1997 ha deciso di prorogare la settima direttiva concernente la costruzione navale fino al 31 dicembre 1998. Di conseguenza, gli investimenti in nuove navi debbono rispettare tali regole o altre disposizioni comunitarie che le sostituiranno.

<sup>(14)</sup> «Costruzione navale — Opzioni per il futuro. Prime riflessioni», SEC(97) 567.

Nell'ambito dei presenti orientamenti possono tuttavia essere accordati altri aiuti agli investimenti coerentemente con la politica comunitaria sulla sicurezza dei mari<sup>(15)</sup>, in alcune circostanze limitate, per migliorare le attrezzature a bordo di navi immatricolate in registri di Stati membri o per promuovere l'uso di navi sicure e non inquinanti, ad esempio grazie ad incentivi finalizzati a conformare le navi immatricolate nella Comunità a standard più rigorosi delle norme vincolanti in materia di sicurezza e di ambiente stabilite nelle convenzioni nazionali e in anticipo sull'adozione di norme più elevate in modo da migliorare i controlli in materia di sicurezza e di ambiente. Tali aiuti debbono essere conformi alle disposizioni in materia di costruzione navale citate al quarto capoverso del punto 2.1, quando sono applicabili.

Poiché il trasporto marittimo è sostanzialmente un settore mobilissimo, gli aiuti regionali alle società di navigazione nelle regioni svantaggiate, che spesso assumono la forma di aiuti agli investimenti a favore delle imprese che investono in tali regioni, possono essere consentiti soltanto quando è chiaro che i vantaggi andranno a beneficio della regione in un periodo di tempo ragionevole. Ad esempio, tale situazione si verificherebbe se l'investimento riguardasse la costruzione di depositi specializzati o l'acquisto di installazioni fisse di trasbordo. Gli aiuti agli investimenti per la società di navigazione nelle regioni svantaggiate possono quindi essere accordati soltanto quando essi si conformano anche alle norme in materia di aiuti regionali (crf. infra, capitolo 6).

#### 6. AIUTI REGIONALI SULLA BASE DELL'ARTICOLO 92, PARAGRAFO 3, LETTERE A) E C)

Nel contesto dei regimi di aiuto regionale la Commissione intende applicare le regole generali esposte nella sua comunicazione sugli aiuti regionali nazionali<sup>(16)</sup> o le eventuali relative modifiche.

#### 7. FORMAZIONE

Molti regimi di formazione seguiti da marittimi e finanziati con il sostegno dello Stato non sono considerati aiuti di Stato in quanto hanno portata generale (che si tratti di formazione professionale o universitaria). Di conseguenza non sono soggetti a notifica e ad esame da parte della Commissione.

Se un regime può essere considerato tale da comprendere aiuti di Stato, è comunque necessaria la notifica, ad esempio nel caso in cui uno specifico regime riguardi la formazione a bordo e il beneficiario dell'aiuto finanziario dello Stato sia l'organismo che dispensa la formazione, l'allievo ufficiale, il marittimo o l'armatore. Gli aiuti di Stato a favore della formazione saranno approvati sempreché rispondano ai criteri generali della Commissione (vale a dire proporzionalità, assenza di discriminazione e trasparenza nonché, ove del caso, connessione con la formazione impartita a bordo delle navi immatricolate nei registri comunitari). A titolo eccezionale la formazione a bordo di altre navi può beneficiare di un aiuto quando ciò sia giustificato da ragioni obiettive, ad esempio, l'insufficienza di posti disponibili su navi immatricolate nel registro di uno Stato membro.

Nella misura in cui sono erogati contributi finanziari per una formazione impartita a bordo, il tirocinante non può in linea di massima far parte dell'equipaggio, ma deve essere in sovrannumero. Tale disposizione mira a garantire l'impossibilità di erogare aiuti al salario netto per marittimi occupati in normali attività di equipaggio.

Analogamente, per salvaguardare e sviluppare le competenze marittime nella CE e la competitività delle industrie marittime comunitarie sono necessarie ulteriori importanti iniziative in materia di ricerca e sviluppo centrate sulla qualità, sulla produttività, sulla sicurezza e sulla protezione dell'ambiente. Anche per tali progetti è possibile beneficiare di aiuti di Stato entro i limiti stabiliti dal trattato<sup>(17)</sup>.

#### 8. AIUTI ALLA RISTRUTTURAZIONE (COMPRESSE PRIVATIZZAZIONI)

Benché gli orientamenti in materia di ristrutturazione e salvataggio di imprese in difficoltà<sup>(18)</sup> si applichino ai trasporti soltanto nella misura in cui sia tenuto conto della natura specifica del settore, la Commissione intende applicare tali orientamenti quando è chiamata ad esaminare gli aiuti alla ristrutturazione per le imprese di navigazione.

#### 9. OBBLIGHI DI PUBBLICO SERVIZIO E RELATIVI CONTRATTI

Gli aiuti diretti volti a coprire perdite di esercizio sono in linea di massima incompatibili con il mercato comune.

<sup>(15)</sup> «Una politica comune sulla sicurezza dei mari», COM(93) 66 def.

<sup>(16)</sup> Comunicazione sul metodo di applicazione dell'articolo 92, paragrafo 3, lettere a) e c) agli aiuti regionali (GU n. C 212 del 12. 8. 1988, pag. 2).

<sup>(17)</sup> Disciplina degli aiuti alla ricerca e sviluppo (GU n. C 45 del 17. 2. 1996, pag. 5) e Disciplina degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente (GU n. C 72 del 10. 3. 1994, pag. 3).

<sup>(18)</sup> «Orientamenti per il salvataggio e la ristrutturazione di imprese in difficoltà» GU n. C 368 del 23. 12. 1994, pag. 12.

Tuttavia è possibile accordarne l'approvazione a fronte di obblighi di servizio pubblico (OSP). Un OSP è definito come un obbligo imposto ad un vettore di garantire un servizio di trasporto conforme a determinate norme di continuità, di regolarità e di capacità e tariffe che il vettore non assumerebbe ove considerasse esclusivamente il proprio interesse economico.

Un OSP può essere imposto per garantire servizi regolari verso porti che collegano regioni periferiche della Comunità o rotte poco servite e considerate vitali per lo sviluppo economico di tali regioni nei casi in cui il libero gioco delle forze di mercato non garantirebbe un sufficiente livello di servizio.

La prassi seguita dalla Commissione nel valutare i contratti connessi con un OSP in genere tiene conto del fatto che il rimborso di perdite di esercizio sostenute a seguito dell'adempimento di alcuni obblighi di servizio pubblico non costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 92, paragrafo 1 del trattato. Di conseguenza non è necessaria la notifica in forza dell'articolo 93, paragrafo 3, sempreché siano soddisfatti i seguenti criteri:

- per i contratti di servizio pubblico che siano compatibili con il mercato comune e non costituiscano aiuti di Stato, la Commissione impone l'aggiudicazione a seguito di gara pubblica in quanto l'elaborazione e l'attuazione delle misure devono essere trasparenti e consentire lo sviluppo della concorrenza;
- deve essere effettuata un'adeguata pubblicità all'avviso di gara e devono essere specificati in modo chiaro e trasparente tutti gli obblighi relativi al livello e alla frequenza del servizio, alla capacità, ai prezzi e alle norme prescritte in modo da garantire che tutti i vettori comunitari aventi diritto di accesso a tale rotta (conformemente alle norme comunitarie) abbiano beneficiato di pari possibilità di presentare un'offerta;
- lo Stato membro può quindi aggiudicare un contratto al concorrente vincitore (che è, tranne in casi eccezionali debitamente motivati, il concorrente che ha fatto l'offerta finanziaria più bassa) e rimborsare i costi aggiuntivi sostenuti dall'operatore per effetto della prestazione del servizio. Tali costi dovrebbero essere direttamente connessi con la perdita contabilizzata dall'operatore nella prestazione del servizio. La contabilizzazione dovrebbe essere fatta distintamente per ciascun servizio prestato in modo da poter verificare che non esiste sovraccompensazione o compensazione interna incrociata dei costi e che il sistema non può essere utilizzato a sostegno di una gestione o di una direzione inefficiente. Quando l'aiuto è concesso dallo Stato su tale base ed è limitato al rimborso dei costi aggiuntivi sostenuti (unitamente ad un margine

ragionevole sul capitale impiegato), il regime non è ritenuto un aiuto di Stato.

La durata dei contratti di servizio pubblico dovrebbe essere limitata a un periodo ragionevole e non eccessivo (di norma dell'ordine di cinque anni) poiché i contratti per periodi notevolmente più lunghi possono comportare il rischio di porre in essere un monopolio (privato). Al termine del periodo previsto dal contratto va bandito un nuovo appalto conformemente alla procedura sopra descritta.

Le restrizioni di accesso ad una rotta nei confronti di un singolo operatore possono essere ammesse soltanto quando, sempreché il contratto di servizio pubblico sia aggiudicato conformemente alla procedura sopra descritta, non esistano concorrenti che forniscono servizi regolari sulla rotta in questione o concorrenti aventi l'intenzione comprovata di fornirli. I termini di eventuali restrizioni o di un'esclusiva debbono in ogni caso essere compatibili con il dettato dell'articolo 90 del trattato CE.

Va sottolineato che qualora esistano prove che lo Stato membro non ha selezionato l'offerta più economica o pervengano reclami su un'asserita mancanza di correttezza nelle procedure di aggiudicazione, la Commissione chiederà informazioni per verificare se l'aggiudicazione contenga elementi di aiuto di Stato. Se è stato concesso un aiuto in infrazione alle disposizioni procedurali del trattato, la Commissione può adottare un provvedimento provvisorio che sospende il pagamento dell'aiuto e in casi appropriati aprirà la procedura ex articolo 93, paragrafo 2 del trattato.

Benché sia considerato opportuno per gli Stati membri ricorrere nella massima misura possibile alle procedure sopra descritte, possono esistere ragioni per eventuali deroghe, ad esempio nel caso del cabotaggio insulare con servizi di traghetto regolari. In tali casi le misure debbono essere notificate e la loro valutazione deve sempre avvenire in funzione delle disposizioni generali in materia di aiuti di Stato. Nel valutare la compatibilità con il trattato la Commissione verificherà se l'aiuto è atto a sviare significativi volumi di traffico o comporta una sovraccompensazione che potrebbe consentire al vettore selezionato operazioni di compensazione interna incrociata dei costi per attività per le quali esiste una concorrenza di altri vettori comunitari.

## 10. LIMITI AGLI AIUTI

Come sopra indicato alcuni Stati membri forniscono aiuti al loro settore marittimo grazie a sgravi fiscali, mentre altri Stati membri proferiscono corrispondere aiuti diretti, ad esempio rimborsando l'imposta sul reddito dei marittimi. Considerata l'attuale mancanza di armonizzazione tra i sistemi fiscali degli Stati membri, dovrebbero rimanere aperte le due alternative. Ovviamente i due approcci, in taluni casi, possono essere combinati. Tuttavia esiste il rischio di un cumulo degli aiuti a livelli che sono

fuori proporzione con gli obiettivi dell'interesse comune della Comunità, tanto da dar luogo ad una spirale degli aiuti negli Stati membri.

La riduzione a zero delle imposte sul reddito e dei contributi di sicurezza sociale dei marittimi e dell'imposta sulle società per le attività di trasporto marittimo è il livello massimo di aiuto che può essere consentito. Per evitare distorsioni di concorrenza altri eventuali sistemi di aiuto non possono prevedere benefici maggiori di questo. Di conseguenza, benché ciascun regime di aiuto notificato da uno Stato membro sia soggetto ad esame in funzione delle proprie caratteristiche positive, va ritenuto che l'entità totale dell'aiuto sotto forma di somme corrisposte direttamente nel quadro dei capitoli 3, 4, 5 e 6 non debba superare l'importo complessivo delle imposte e dei contributi sociali riscossi dalle attività di trasporto marittimo e dai marittimi, in caso contrario è da ritenere che ciò incida sulle condizioni degli scambi in misura contraria alle disposizioni del trattato in quanto l'aiuto sarebbe sproporzionato rispetto all'obiettivo. Tale impostazione di limitare l'aiuto sostituirebbe il sistema precedente del massimale annuo basato sul calcolo del divario ipotetico dei costi tra le navi immatricolate nel registro comunitario meno costoso e le navi che battono una bandiera di comodo (cfr. punto 1.3).

#### 11. OSSERVAZIONI FINALI

L'attuazione dei presenti orientamenti presuppone una disciplina sia da parte delle autorità degli Stati membri che della Commissione, in particolare per quanto riguarda gli obblighi formali di notifica e i termini da rispettare. Per snellire le procedure di esame delle misure di aiuto gli Stati membri debbono notificare alla Commissione le misure proposte di aiuto in fase di progetto, fornendo tutti gli elementi necessari per la loro valutazione, conformemente all'articolo 93, paragrafo 3 del trattato CE. La Commissione ritiene inadempiente uno Stato membro nei confronti dei suoi obblighi di notifica quando una misura di aiuto è stata posta in applicazione conformemente alla legge nazionale o quando è stato assunto verso i beneficiari potenziali un impegno finanziario.

La Commissione farà uso di tutte le misure a sua disposizione per garantire che gli Stati membri adempiano ai loro obblighi in forza dell'articolo 93, paragrafo 3. Se viene concesso un aiuto o sono adottate misure in infrazione agli obblighi di notifica, la Commissione ha il potere di applicare il precedente della sentenza *Boussac* (Francia/Commissione, sentenza del 14 febbraio 1990, causa C-301/87) <sup>(19)</sup> adottando una decisione provvisoria in forza dell'articolo 93, paragrafo 2 del trattato sulla base delle informazioni di cui dispone. Inoltre qualsiasi aiuto concesso illegalmente (vale a dire senza una decisione finale favorevole della Commissione) può essere oggetto di una domanda di restituzione nei confronti del beneficiario secondo i principi stabiliti dalla Corte causa *Tubemeuse* (Belgio/Commissione, sentenza del 21 marzo 1990), causa C-142/87 <sup>(20)</sup>; il rimborso dell'aiuto deve essere conforme alle disposizioni di diritto interno in materia e deve comprendere gli interessi maturati dal momento del versamento dell'aiuto al tasso di interesse di riferimento utilizzato dalla Commissione in connessione con gli aiuti regionali <sup>(21)</sup>.

La Commissione cerca di garantire che i cittadini e le imprese di tutti gli Stati membri abbiano pieno accesso alle installazioni, ai prodotti e ai servizi reperibili in uno Stato membro senza subire discriminazioni. Nel caso di stabilimento per immatricolazione nei registri navali, tale principio è stato applicato a seguito della sentenza *Factortame* pronunciata dalla Corte di giustizia il 25 luglio 1991 <sup>(22)</sup>. Analogamente, gli aiuti di Stato non possono trattare in modo discriminatorio, in base alla nazionalità, imprese stabilite in uno Stato membro.

La Commissione intende seguire attentamente gli effetti dei regimi di aiuto per garantire che siano evitate distorsioni della concorrenza negli scambi tra Stati membri e siano rispettati gli obiettivi della Comunità.

<sup>(19)</sup> Raccolta 1990, pag. I-307.

<sup>(20)</sup> Raccolta 1990, pag. I-959.

<sup>(21)</sup> Comunicazione della Commissione agli Stati membri, lettera SG(95) D/1971, del 22. 2. 1995.

<sup>(22)</sup> *The Queen v. Secretary of State Transport, ex parte: Factortame Ltd e altri*, casa C-221/89, Raccolta 1991, pag. I-3905.



## ALLEGATO

## DEFINIZIONE DI REGISTRI NAVALI DEGLI STATI MEMBRI

Per «registri degli Stati membri» si intendono i registri istituiti con legge di uno Stato membro e applicabili al rispettivo territorio facente parte della Comunità europea.

1. Sono registri degli Stati membri tutti i primi registri degli Stati membri.
  2. Inoltre sono registri degli Stati membri i seguenti registri tenuti negli Stati membri e soggetti alla rispettiva legge:
    - il registro navale internazionale danese (Danish International Register of Shipping, DIS);
    - il registro navale internazionale tedesco (German International Shipping Register, ISR);
    - il registro navale internazionale di Madera (Madeira International Ship Register, MAR);
    - i registri delle Isole Canarie.
  3. Non sono considerati registri degli Stati membri altri registri, anche se in partica rappresentano una prima alternativa per gli armatori con sede in quello Stato membro. Ciò deriva dal fatto che essi sono tenuti nei territori e sono soggetti alla legge di territori cui il trattato non si applica affatto né in parte sostanziale. Di conseguenza non sono registri degli Stati membri i seguenti registri:
    - il registro delle isole Kerguelen (il trattato non si applica a questo territorio);
    - il registro delle Antille olandesi (trattasi di un territorio associato alla Comunità; soltanto la parte quarta del trattato si applica a questo territorio che ha competenza per il proprio regime fiscale);
    - i registri di:
      - Hong Kong (il trattato non si applica a questo territorio);
      - Isola di Man [si applicano a tale isola soltanto alcune specifiche parti del trattato — crf. articolo 227, paragrafo 5, lettera c) del trattato. Il Parlamento dell'Isola di Man ha il diritto esclusivo di legiferare in materia fiscale];
      - Bermuda e Cayman (fanno parte dei territori associati alla comunità; ad essi si applica soltanto la parte quarta del trattato ed hanno autonomia fiscale).
  4. Nel caso di Gibilterra, il trattato si applica integralmente e, benché il territorio non sia considerato parte del Regno Unito, il registro di Gibilterra, ai fini dei presenti orientamenti, è considerato un registro di uno Stato membro.
-

## DEPARTMENT OF TRADE AND INDUSTRY

(Ministero del Commercio e dell'Industria)

REGOLAMENTI IN MATERIA DI COLTIVAZIONE DI IDROCARBURI (AREE MARITTIME)  
DEL 1988

(97/C 205/06)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

1. Il ministro del Commercio e dell'Industria invita gli interessati, in conformità con i regolamenti in materia di coltivazione di idrocarburi (Aree marittime) del 1988 (SI 1988 n. 1213) come emendati («i regolamenti del 1988») e i regolamenti direttori sulle autorizzazioni in materia di idrocarburi del 1995 («Hydrocarbons Licensing Directive Regulations 1995») (SI 1995 n. 1434), a presentare domanda di autorizzazione alla coltivazione per le zone 204/14 e 204/15 delineate nella mappa depositata presso la biblioteca del ministero del Commercio e dell'Industria, 1 Victoria Street, Londra SW1H 0ET. Tale mappa può essere consultata su appuntamento [tel.: (44) 171-215 50 06 o (44) 171-215 50 07, telefax: (44) 171-215 56 65] dalle ore 9.15 alle 16.45 dal lunedì al venerdì fino al 3 ottobre 1997.

## DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE

2. Per le zone 204/14 e 204/15:
- le domande vanno presentate sull'apposito modulo disponibile presso il ministero del Commercio e dell'Industria; copie del modulo di domanda e di tutti gli altri documenti menzionati nel testo del presente avviso e disponibili presso il ministero del Commercio e dell'Industria possono essere ottenute da: Licensing Branch, Oil and Gas Directorate, Department of Trade and Industry, 1 Victoria Street, Londra, SW1H 0ET [tel.: (44) 171-215 51 11 o (44) 171 215 50 32, telefax: (44) 171-215 51 42];
  - le domande, unitamente al versamento dei diritti di 2 820 GBP, vanno inviate il 3 ottobre 1997 tra le ore 9.30 e le 12.00 a: Oil and Gas Directorate of the Department of Trade and Industry, 1 Victoria Street, Londra SW1H 0ET. Le domande non verranno più accettate dopo le ore 12.00 del 3 ottobre 1997;
  - i richiedenti dovranno indicare se hanno delle preferenze tra le zone di cui hanno presentato domanda, e se sono disposti ad accettare una qualsiasi delle due zone;
  - i richiedenti devono fornire i dettagli del programma di lavoro per il periodo iniziale che contano di svolgere in caso di rilascio dell'autorizzazione (vedere paragrafo 8 di seguito);
3. Le domande verranno esaminate in funzione del costante bisogno di una prospezione rapida, completa, efficace e sicura per individuare le risorse di petrolio e gas situate nella piattaforma continentale del Regno Unito, e tenendo conto degli aspetti ambientali. Le domande verranno inoltre esaminate in base ai seguenti criteri:
- le capacità finanziarie dei richiedenti per svolgere le attività oggetto dell'autorizzazione nel corso del periodo iniziale, compreso il programma di lavoro prestato per valutare il potenziale complessivo dell'area nella zona o zone pertinenti;
  - le capacità tecniche dei richiedenti per svolgere le attività oggetto dell'autorizzazione nel corso del periodo iniziale, compresa la definizione delle prospettive di idrocarburi nella zona o zone pertinenti. Le capacità tecniche verranno valutate in parte in base all'analisi geologica relativa alla zona o zone (tenendo in considerazione il carattere innovativo dei lavori realizzati);
  - le modalità con cui i richiedenti intendono svolgere le attività oggetto dell'autorizzazione nel corso del periodo iniziale, compresa la qualità del programma di lavoro presentato per valutare il potenziale complessivo dell'area oggetto della domanda;
- i richiedenti che sono anche operatori proposti devono presentare una dichiarazione sulle loro strategie generali in materia di ambiente per lo svolgimento delle attività autorizzate nelle aree marittime;
  - altre indicazioni in merito alla documentazione che i richiedenti possono presentare a sostegno delle proprie domande sono contenute nelle «Notes for Applicants», disponibili presso il ministero del Commercio e dell'Industria;
  - se non diversamente specificato nelle «Notes for Applicants», il materiale fornito a sostegno delle domande sarà trattato con riservatezza; tale materiale non verrà rivelato a terzi senza il consenso del richiedente, se non nel caso in cui sia già di pubblico dominio o se la divulgazione sia richiesta ai sensi di legge.

- d) se i richiedenti detengono o hanno detenuto un'autorizzazione di qualunque tipo accordata ai sensi della Legge sulla coltivazione di idrocarburi del 1934 [«Petroleum (Production) Act 1934»], qualsiasi carenza di efficienza o di affidabilità da loro dimostrata nelle operazioni oggetto di tale autorizzazione.
4. I richiedenti la cui domanda verrà accettata dovranno attenersi alle condizioni ulteriori a quelle imposte dalle clausole di modello specificate nei regolamenti del 1988; dettagli di tali condizioni ulteriori saranno inclusi nella lettera con cui viene concessa l'autorizzazione. Dettagli delle condizioni che sono indicative di quelle che si prevede verranno applicate alle zone oggetto dell'autorizzazione in questo avviso potranno essere richiesti al ministero del Commercio e dell'Industria. Quest'ultimo non considera di carattere riservato il contenuto di quelle condizioni, che sono volte a tenere in considerazione qualsiasi sensibilità ambientale identificata per una zona specifica, e potrà divulgare dettagli di tali condizioni a terzi senza fare riferimento al detentore dell'autorizzazione per tale zona.
5. Dopo l'esame di tutte le domande relativamente alle zone di cui al paragrafo 1, il ministro seleziona i richiedenti ai quali è disposto a rilasciare le autorizzazioni. Questi riceveranno una notifica entro un periodo di sei mesi a partire dal 3 ottobre 1997.
6. I richiedenti la cui domanda è stata respinta vengono avvertiti per iscritto. Coloro che desiderassero conoscere i motivi della decisione del ministro devono presentare domanda scritta.
7. Qualora il ministro sia disposto a concedere un'autorizzazione, tale autorizzazione verrà offerta a condizione che, entro 21 giorni a partire dalla data in cui il ministro fa la sua proposta, il richiedente:
- a) confermi per iscritto la sua accettazione del programma di lavoro proposto dal ministro a seguito di un colloquio con il richiedente; e

- b) versi al ministro i diritti di autorizzazione di cui al paragrafo 9 lettera a) di seguito; e
- c) confermi per iscritto la sua accettazione di ogni condizione speciale a cui gli è stato chiesto di attenersi.

#### CONDIZIONI E DIRITTI DI AUTORIZZAZIONE PAGABILI

8. Le autorizzazioni rilasciate per le zone di cui al paragrafo 1 avranno una durata per un periodo iniziale di sei anni ed un secondo periodo di dodici anni. Questo secondo periodo potrà essere esteso ad oltre dodici anni, per un ulteriore periodo di diciotto anni. Per ogni altro aspetto, nell'autorizzazione verranno incorporate le clausole di modello specificate nell'allegato 4 dei regolamenti del 1988.
9. I diritti da versare per il rilascio delle autorizzazioni alla coltivazione concesse ai sensi del presente avviso si configurano come segue:
- a) una somma iniziale di 410 GBP per chilometro quadrato dell'area assegnata da versare all'atto dell'accettazione dell'offerta di autorizzazione;
- b) allo scadere del sesto anno successivo alla data di rilascio dell'autorizzazione (in seguito all'esercizio dell'opzione di mantenere l'autorizzazione per un secondo periodo) la somma di 470 GBP per chilometro quadrato dell'area assegnata; allo scadere del settimo anno l'importo da versare sarà pari a 940 GBP per chilometro quadrato dell'area assegnata, e successivamente l'aumento annuo sarà di 470 GBP, fino ad arrivare ad una somma di 7 050 GBP di diritti annui per chilometro quadrato dell'area assegnata, soggetti a revisione biennale e adeguati alle oscillazioni dell'indice del prezzo del petrolio greggio acquistato dalle raffinerie (pubblicato nella raccolta delle statistiche sull'energia del Regno Unito), in base alla decisione del ministro. Dettagli ulteriori relativamente ai pagamenti da versare sono disponibili presso il ministero del Commercio e dell'Industria.

# ISTITUTO MONETARIO EUROPEO

## PARERE DELL'ISTITUTO MONETARIO EUROPEO

(97/C 205/07)

Consultazione da parte del Consiglio dell'Unione europea, a norma degli articoli 109 F, paragrafo 6 e 109 F, paragrafo 8 del trattato che istituisce la Comunità europea sulle proposte di normativa relative rispettivamente all'introduzione dell'euro e a talune disposizioni per l'introduzione dell'euro.

CON/96/13

1. In data 11 novembre 1996 l'IME ha ricevuto dal Consiglio dell'Unione europea una richiesta di parere su due proposte di regolamento del Consiglio relative all'introduzione dell'euro presentate dalla Commissione delle Comunità europee, fondate rispettivamente sull'articolo 235 e sull'articolo 109 L, paragrafo 4 del trattato che istituisce la Comunità europea [Rif. COM(96) 499 del 16. 10. 1996; per agevolare la lettura del presente testo, le due proposte saranno chiamate in appresso «progetto 235» e «progetto 109 L, paragrafo 4»]. Alle proposte è allegata una relazione. Sebbene la base giuridica di una delle proposte sia l'articolo 235 del trattato, la consultazione dell'IME è obbligatoria in entrambi i casi in quanto ambedue le questioni rientrano nelle sue competenze. Tuttavia, dato che l'adozione del progetto 109 L, paragrafo 4 potrebbe essere successiva all'istituzione della BCE, il presente parere non esclude il parere della BCE su detto progetto, conformemente all'art. 109 L, paragrafo 4 del trattato, prima della sua adozione.
2. Le proposte della Commissione delle Comunità europee meritano, in linea di massima, una valutazione positiva. La Commissione ha tratto profitto dai lavori intrapresi in precedenza dall'IME e dai suggerimenti ricevuti nel quadro di numerose consultazioni presso le organizzazioni finanziarie e il Comitato monetario, alle quali l'IME ha partecipato. L'IME ha assistito in veste di osservatore alle riunioni di un gruppo di lavoro del Consiglio istituito dopo l'approvazione dei progetti da parte della Commissione e ha preso atto delle numerose modifiche proposte dalle delegazioni nazionali. Il presente parere tiene conto dei progetti modificati dal succitato gruppo di lavoro. Il parere è formulato sulla base della versione inglese dei progetti; al fine di garantire l'uniformità dell'interpretazione e dell'applicazione di tali atti giuridici essenziali, l'IME sottolinea la particolare

necessità che il Consiglio assicuri l'equivalenza dei termini giuridici impiegati nelle versioni autentiche dei progetti in tutte le lingue ufficiali della Comunità.

Le osservazioni formulate nel presente parere sono limitate ai punti che l'IME ritiene necessario chiarire.

3. L'IME prende atto della suddivisione in due proposte di regolamento decisa dalla Commissione, ma sottolinea l'importanza del fatto che i due testi siano approvati contemporaneamente a livello politico dal Consiglio europeo, secondo quanto richiesto dalla Commissione, il che potrebbe avvenire durante la riunione di Dublino in dicembre.

### Progetto 235

4. L'IME ha seguito la discussione in seno al gruppo di lavoro del Consiglio sulla formulazione dell'articolo 3 del progetto 235 relativo alla continuità degli strumenti giuridici ed è al corrente delle argomentazioni avanzate dalle delegazioni nazionali. Questo punto costituisce una preoccupazione per i mercati finanziari. A tale proposito l'IME ha ricevuto osservazioni importanti e convincenti dalle competenti organizzazioni di mercato in materia. L'IME approva le conclusioni del Consiglio europeo di Madrid in merito all'opportunità di un provvedimento giuridico che garantisca la continuità, ma è del parere che la formulazione debba essere sufficientemente ampia per tenere debitamente conto di tali preoccupazioni. Assicurando la continuità si contribuirà alla stabilità dei mercati finanziari e si agevolerà il passaggio alla moneta unica.

Al riguardo, l'IME si congratula per il miglioramento del testo del paragrafo 7 del preambolo. Inoltre, diversi membri del Consiglio dell'IME sarebbero favorevoli all'introduzione di un testo che confermi in modo esplicito che il concetto di «introduzione dell'euro» impiegato nell'articolo 3 è estremamente ampio e comprende in particolare la fissazione di

tassi di conversione irrevocabili, il ritiro delle unità monetarie nazionali e la scomparsa o la sostituzione dei tassi d'interesse di riferimento. Tale testo potrebbe essere inserito nella parte contenente le definizioni (articolo 1), nell'articolo 3 stesso o almeno nel preambolo del progetto 235.

Inoltre, diversi membri del Consiglio dell'IME sarebbero favorevoli all'aggiunta della frase «riguardo all'introduzione dell'euro» al termine dell'articolo 3 onde evitare il rischio di controversie derivanti da clausole di «forza maggiore» o di «cambiamenti di circostanze» o da altre clausole aventi effetti analoghi e onde tutelare gli utenti di servizi finanziari. L'introduzione dell'avverbio «espressamente» non sarebbe del tutto soddisfacente in quanto si tratterebbe di clausole che pur essendo espressamente concordate non riguardano l'UEM.

La maggior parte dei membri del Consiglio dell'IME sarebbe favorevole al trasferimento della definizione del termine «contratto» dal paragrafo 9 del preambolo all'articolo 1, onde aumentarne il valore giuridico.

5. L'IME riconosce che le disposizioni relative all'arrotondamento, seppure non identiche, sono in linea con i suggerimenti da esse formulati in precedenza.

#### Progetto 109 L, paragrafo 4

6. La prima questione da prendere in esame riguarda le disposizioni relative alla fine del periodo transitorio. Sotto il profilo giuridico, la fine del periodo transitorio comporta il ritiro delle unità monetarie nazionali e la ridenominazione obbligatoria e automatica di tutti gli strumenti giuridici esistenti, segnatamente nel diritto nazionale e nei contratti. I conti correnti bancari saranno convertiti in euro; le fatture dovranno essere espresse in euro; i rendiconti ufficiali dovranno essere in euro; la fissazione dei prezzi dovrà avvenire in euro; ecc.

L'IME sostiene che la transizione giuridica debba avvenire simultaneamente in tutti gli Stati membri partecipanti. La data dovrebbe grosso modo coincidere con la data di immissione in circolazione delle banconote e delle monete in euro. La logistica della transizione delle operazioni in contante potrebbe richiedere, al riguardo, una certa flessibilità. In questa fase non è opportuno indicare la data alla quale saranno messe in circolazione le banconote in euro.

L'IME preferirebbe pertanto che la data relativa alla fine del periodo transitorio nell'articolo 1, e il testo corrispondente degli articoli 10 e 11, fossero precisati al momento dell'adozione del regolamento del Consiglio e che fino ad allora si utilizzassero parentesi.

7. Il Consiglio europeo di Madrid ha deciso che, in forza del regolamento che costituirà il quadro giuridico per l'utilizzazione dell'euro, «le monete nazionali e l'euro diverranno espressioni differenti di una moneta identica sul piano economico» e a tale fine «fisserà un'equivalenza giuridicamente vincolante tra l'euro e le unità monetarie nazionali». Esso ha altresì deciso che il regolamento «garantirà che gli operatori economici privati abbiano la facoltà di utilizzare l'euro, senza averne tuttavia l'obbligo». L'IME ritiene che il modo in cui tali obiettivi vengono raggiunti nel progetto 109 L, paragrafo 4 è appropriato.

In particolare, l'IME conviene con la Commissione sul fatto che la sostituzione delle monete degli Stati membri partecipanti con l'euro, prevista dall'articolo 2, è un modo adeguato di realizzare tali obiettivi e si compiace per le disposizioni del progetto che consolidano l'equivalenza giuridicamente vincolante tra l'euro e le monete nazionali richiesta dal Consiglio europeo di Madrid e che «garantiscono il corretto funzionamento dei sistemi di pagamento», evitando la necessità di creare sistemi duali. L'IME è d'accordo con i paragrafi 3 e 6 dell'articolo 8 del progetto di proposta, il cui contenuto viene giudicato soddisfacente, sebbene ritenga che il testo del paragrafo 3 dell'articolo 8 debba essere riesaminato per renderlo più chiaro.

La prima frase del paragrafo 3 concede alla persona che effettua un versamento la facoltà di scegliere tra l'euro e l'unità nazionale, il che è la quintessenza della fungibilità in materia di pagamenti scritturali; la frase è chiara e non richiede un riesame (anche se sarebbe meglio sostituire, nella versione inglese, «can» con «may» per sottolineare che si tratta di un'opzione e non di una possibilità). La seconda frase conferisce all'intermediario finanziario la facoltà di «effettuare le conversioni necessarie per l'accredito senza richiedere l'accordo del beneficiario» qualora il conto bancario sia espresso in una moneta diversa da quella scelta dall'ordinante. Questa seconda frase dovrebbe essere più chiara per quanto riguarda i diritti e gli obblighi rispettivi dell'intermediario e del beneficiario. A tale fine, essa potrebbe trattare dei sistemi di pagamento multilaterali o dell'intervento di diversi intermediari.

Per evitare ogni dubbio, il testo del paragrafo 3 dell'articolo 8 dovrebbe assicurare chiaramente che

l'uso della forma potestativa («may») non consenta il ricorso a tassi diversi dai tassi di conversione.

Si potrebbe altresì precisare se la frase si riferisce unicamente ai bonifici o se si applica anche ad altri strumenti di pagamento scritturale (segnatamente gli assegni) che, a differenza dei pagamenti in contanti, comportano il versamento su un conto.

I termini «and payable within that Member State» (nella versione inglese) servono, secondo le note esplicative, a limitare ai pagamenti nazionali il campo di applicazione del provvedimento. L'IME ritiene che non ci sia motivo di tenere conto del luogo di provenienza di un pagamento e preferirebbe che la disposizione venisse estesa ai pagamenti transfrontalieri per le operazioni in unità euro o nell'unità monetaria in cui è espresso il conto del beneficiario del pagamento.

8. L'articolo 8, paragrafo 1 rispecchia in maniera adeguata il principio del non obbligo e i paragrafi successivi contemplano talune eccezioni appropriate. L'IME ritiene tuttavia che si debba rafforzare la chiarezza giuridica dell'articolo 8, paragrafo 4, primo trattino — che consente la ridenominazione unilaterale del debito negoziabile — mediante l'indicazione del «criterio di collegamento» che identifica lo Stato membro competente, vale a dire il luogo in cui ha sede l'emittente, lo Stato membro la cui unità monetaria è interessata o lo Stato membro le cui leggi si applicano alla questione, tenendo conto della base giuridica del regolamento in oggetto e delle competenze degli Stati membri in materia di diritto privato e di mercati finanziari.

9. Il fenomeno della riproduzione commerciale delle banconote è affrontato in modo diverso dagli Stati membri; per le banconote denominate in euro ciò suscita notevoli preoccupazioni poiché il problema rischia di assumere dimensioni maggiori al momento del lancio delle nuove banconote. L'IME ritiene che la diversità dei regimi nazionali applicabili alla riproduzione commerciale delle banconote possa creare ostacoli nell'azione della BCE in materia di riproduzione delle banconote in euro. Lo statuto del SEBC non fornisce alla BCE gli strumenti per risolvere tale specifico problema. La normativa monetaria che disciplina i nuovi segni monetari sembra essere lo strumento adatto a tale fine. L'IME suggerisce pertanto di inserire nell'articolo 12 del progetto un nuovo paragrafo del seguente tenore: «La BCE definisce il regime applicabile alla riproduzione delle banconote denominate in euro».

L'IME sta attualmente esaminando i diversi problemi relativi alla moneta elettronica, all'emissione di buoni e gettoni denominati in euro, nonché alle banconote in euro (più precisamente diritto d'autore, falsificazione, dispositivi antiriproduzione, norme relative ai moderni macchinari di riproduzione e regime di rimborso delle banconote danneggiate). In seguito a tale esame, potrebbe essere consigliabile l'introduzione di disposizioni specifiche nel regolamento 109 L, paragrafo 4. La BCE potrebbe decidere di formulare un parere in materia.

10. L'IME non ha obiezioni alla pubblicazione di questo parere da parte dell'autorità consultante, se questa lo ritiene opportuno.

## III

*(Informazioni)*

## COMMISSIONE

**Invito a presentare proposte (1997) per progetti di rilevamento di dati e di studio nel quadro della politica comune della pesca**

(97/C 205/08)

Ai termini del regolamento (CEE) n. 3760/92 del Consiglio, che istituisce un regime comunitario della pesca e dell'acquacoltura<sup>(1)</sup>, le misure necessarie per raggiungere gli obiettivi della politica comune della pesca (PCP) devono essere imperniate su analisi biologiche, socio-economico e tecniche.

Un contributo alla ricerca scientifica in questo campo può essere recato nel quadro del programma FAIR. Il presente invito riguarda gli interventi sia a monte della ricerca alieutica propriamente detta (raccolta dei dati di base come presupposto dell'attività di ricerca), sia e valle (ricerca applicata, trasmissione dei risultati agli utenti, controllo della PCP). Ciascun progetto dovrà essere ultimato entro un massimo di tre anni.

*Selezione dei progetti*

I progetti verranno selezionati in base a criteri tecnici, alla loro pertinenza dal punto di vista della politica comune della pesca, nonché all'esperienza e alla qualificazione dei proponenti. Al fine di promuovere la cooperazione, la Commissione darà la preferenza ai progetti realizzati congiuntamente da operatori di più Stati membri, con una partecipazione sostanziale dei vari partner.

Nel selezionare i progetti, i servizi della Commissione terranno conto della loro rispondenza agli obiettivi e alle priorità enunciati nel presente invito, nonché della loro qualità tecnica e scientifica, valutata da esperti indipendenti ed estranei all'istituzione, non aventi alcun interesse diretto o indiretto nei progetti stessi.

*Contributo finanziario della Comunità*

Per l'azione in oggetto sono stati complessivamente stanziati 13,5 milioni di ECU a carico del bilancio della Commissione per l'esercizio 1997. La Commissione si riserva il diritto di non procedere all'assegnazione di tali stanziamenti.

I progetti selezionati fruiranno di un contributo concesso dalla Commissione sotto forma di cofinanziamento al tasso massimo del 50 % del costo totale di ciascun progetto. Le istituzioni universitarie possono presentare proposte fino a concorrenza del 100 % dei costi marginali sostenuti per il progetto. I tassi di cofinanziamento superiori al 50 % del costo reale sono eccezionali e richiedono una precisa giustificazione. A titolo d'esempio, potranno essere ammessi tassi eccezionali superiori al 50 % per progetti di diffusione e divulgazione dei dati (tema A, campo IV), al fine di promuovere la trasparenza e la diffusione dei risultati di studi e progetti. Il tasso eccezionale non potrà comunque mai raggiungere il 100 %, per cui il proponente dovrà in ogni caso prevedere la propria partecipazione ai costi.

I beneficiari dei cofinanziamenti comunitari saranno invitati a sottoscrivere una «dichiarazione del beneficiario» redatta secondo il modello allegato al formulario di presentazione del progetto.

*Priorità definite ai fini del presente invito e documenti di riferimento*

A titolo indicativo, i documenti di riferimento constano essenzialmente del precitato regolamento quadro del 1992, del regolamento (CEE) n. 3094/86 del Consiglio, modificato<sup>(2)</sup>, della proposta della Commissione relativa

(<sup>1</sup>) GU n. L 389 del 31. 12. 1992, pag. 1.

(<sup>2</sup>) Regolamento codificato dal regolamento (CE) n. 894/97 del Consiglio (GU n. L 132 del 23. 5. 1997, pag. 1).

ad un nuovo regolamento recante misure tecniche di conservazione delle risorse della pesca <sup>(1)</sup>, attualmente all'esame del Consiglio e del Parlamento, nonché del regolamento (CE) n. 1626/94 del Consiglio, del 27 giugno 1994, recante misure tecniche di conservazione delle risorse della pesca nel Mediterraneo <sup>(2)</sup>. Occorre infine menzionare il regolamento (CE) n. 390/97 del Consiglio, del 20 dicembre 1996, che stabilisce, per alcuni stock o gruppi di stock ittici, il totale ammissibile di catture (TAC) e talune condizioni cui è soggetta la pesca di detto totale <sup>(3)</sup>, nonché il regolamento (CE) n. 847/96 del Consiglio, del 6 maggio 1996, che introduce condizioni complementari per la gestione annuale dei TAC e dei contingenti <sup>(4)</sup>. A ciò si aggiungano le proposte presentate dalla Commissione nel quadro dei Programmi di orientamento pluriennali (POP IV), non ancora pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Per tutto quanto attiene al controllo, la base di riferimento è costituita dal regolamento (CEE) n. 2847/93 del Consiglio, del 12 ottobre 1993, che istituisce un regime di controllo applicabile alla PCP <sup>(5)</sup>.

Le priorità stabilite dalla Commissione nel quadro del presente invito abbracciano i temi e i campi di seguito descritti.

#### TEMA A

##### CONSERVAZIONE E AMBIENTE

###### Campo I

###### Raccolta dei dati di base necessari per valutare lo stato delle risorse

1. Campionamento biologico delle catture commerciali e campagne di valutazione diretta dell'abbondanza e della distribuzione delle risorse.

- La priorità verrà data ad un'indagine che copra l'insieme delle zone di pesca europee e che consolidi le serie cronologiche necessarie per la valutazione delle risorse di maggiore rilevanza socio-economica.

<sup>(1)</sup> COM(96) 296 def. (GU n. C 292 del 4. 10. 1996, pag. 1).

<sup>(2)</sup> GU n. L 171 del 6. 7. 1994, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU n. L 66 del 6. 3. 1997, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU n. L 115 del 9. 5. 1996, pag. 3.

<sup>(5)</sup> GU n. L 261 del 20. 10. 1993, pag. 1 e successivi regolamenti.

2. Valutazione e analisi delle cause di rigetto

- Si prenderanno in considerazione di preferenza i rigetti quantitativamente rilevanti e che non siano stato oggetto di analisi recenti.

3. Valutazione dello stato degli stock (che non siano già stati analizzati recentemente).

- Le priorità saranno determinate dalla rilevanza socio-economica diretta delle attività di pesca corrispondenti e dalle conseguenze indirette per gli stock pescati nell'ambito dei tipi di pesca misti.

4. Miglioramento delle tecniche utilizzate per le precedenti rubriche

- La priorità verrà data: per i punto 1 e 2, all'ottimizzazione delle strategie di campionamento e alla definizione dei rapporti costo/precisione; per il punto 3, ai metodi che consentano di valutare lo stato delle risorse con una quantità limitata di dati.

5. Basi di dati informatizzate

- Saranno privilegiate le proposte intese a creare nuove basi dati, a collegare tra loro quelle esistenti e ad ampliare i mezzi d'accesso alle basi.

###### Campo II

###### Rapporto tra gestione dei mezzi di produzione e catture

1. Valutazione ed evoluzione della potenza di pesca

- Gli elementi da valutare prioritariamente sono:

1. per la pesca con reti da traino, l'influenza della stazza e della potenza motrice dei pescherecci;

2. per la pesca con reti da posta, l'influenza delle caratteristiche degli attrezzi (dimensione della rete, numero di ami, ecc.);



3. l'impatto delle innovazioni tecniche, con particolare riguardo all'introduzione di una nuova tecnica in un determinato tipo di pesca.

## 2. Rapporto tra sforzo di pesca e mortalità

- Si analizzerà in via prioritaria l'evoluzione apparente di lungo periodo delle risorse catturabili.

## 3. Gestione combinata delle catture e dello sforzo di pesca

- Saranno esaminati principalmente i tipi di pesca misti che sollevano problemi di compatibilità tra contingenti di diverse specie.

### Campo III

#### Impatto delle attività di pesca sull'ambiente: valutazione e/o riduzione di tale impatto

In materia di valutazione, verrà data la priorità ai tipi di pesca che non hanno costituito finora oggetto di studi; quanto alla riduzione dell'impatto, si darà la preferenza alle proposte comprendenti un'analisi a termine dei problemi economici e di controllo.

## 1. Catture accessorie di specie non commerciali

- Si esamineranno in primo luogo le specie più vulnerabili dal punto di vista biologico (cfr. taglia/longevità) e quelle che subiscono una mortalità indotta non trascurabile.

## 2. Catture accessorie di novellame di specie commercializzabili

- Priorità alle proposte tendenti ad assicurare una maggiore protezione del novellame (aree protette/selettività, ecc.) e comprendenti un'analisi delle implicazioni economiche e dei problemi di controllo.

## 3. Impatto degli attrezzi da traino su fondali sabbiosi e sugli ecosistemi bentonici

- Priorità alle proposte incentrate sull'aspetto metodologico della valutazione quantitativa dell'impatto e sulla messa a punto di metodi per ridurre tale impatto.

### Campo IV

#### Miglioramento della comunicazione tra ricercatori e operatori

1. Redazione e pubblicazione di sintesi contenenti, per uno o più tipi di pesca, una descrizione delle flotte, delle risorse e delle attività di pesca

- Esame prioritario dei tipi di pesca economicamente più rilevanti e più soggetti all'influenza delle decisioni prese nell'ambito della PCP.

2. Chiarificazione dei malintesi che possono sorgere tra esperti scientifici e operatori alieutici

- Elaborazione di sussidi didattici che spieghino:

1. i metodi utilizzati dagli esperti per valutare le risorse e contestati o mal compresi dai pescatori;

2. le riserve del mondo scientifico circa la reale efficacia dei metodi di protezione delle risorse o degli ecosistemi marini auspicati dal settore.

3. Rapporto tra conservazione delle risorse e prosperità economica del settore

- Illustrazione delle conseguenze economiche positive a termine delle misure di conservazione.

### TEMA B

#### CONTROLLO

1. Applicazione delle tecniche moderne

- Informatizzazione delle operazioni connesse al controllo (raccolta e trasmissione dei dati), nuovi sviluppi nelle telecomunicazioni via satellite, metodi per risalire all'origine di un prodotto.

2. Controllo, dello sforzo di pesca e della capacità di cattura

- Elaborazione di metodi semplici e legittimi per controllare la potenza motrice.

3. Legislazioni nazionali

- La priorità verrà data ai seguenti elementi:

1. completamento dei bilanci esistenti con l'aggiunta del Mediterraneo, della Svezia e della Finlandia;
2. enunciazione delle disposizioni eventualmente adottate a livello infranazionale;
3. rapporto con le norme in materia di protezione dei dati personali.

4. Analisi costi/ricavi del controllo

- In priorità:

1. analisi comparative:
  - del rapporto costo/utilità del controllo dei vari strumenti della PCP (catture, misure tecniche, capacità, sforzo, ecc.);
  - delle strategie che prevedono controlli in mare e a terra variamente combinati, compresi i controlli post-sbarco;
2. determinazione dei costi diretti dei controlli effettuati da servizi aventi più attribuzioni.

5. Elaborazione/convalida dei dati riguardanti il controllo

- In priorità:

1. messa a punto di tecniche di convalida delle varie fonti d'informazione;
2. messa a punto di tecniche di campionamento per i casi in cui non è obbligatoria un'indagine esaustiva;
3. elaborazione di sintesi destinate agli operatori sulla base dei dati da questi comunicati (per esempio libri di bordo).

#### INFORMAZIONI GENERALI

*Le proposte devono pervenire alla Commissione entro le ore 17.00 del 26 agosto 1997.*

Informazioni particolareggiate sulle modalità d'inoltro delle proposte sono allegate al modulo da utilizzarsi obbligatoriamente per la presentazione delle stesse, il quale può essere ottenuto al seguente indirizzo:

Commissione europea  
Direzione generale della Pesca  
Unità «Conservazione e aspetti ambientali»  
(DG XIV-C-1)  
Rue de la Loi/Wetstraat 200  
B-1049 Bruxelles  
Telefax: (02) 296 60 46.

Gli interessati che possiedono un accesso ad Internet possono ottenere i documenti e le informazioni desiderate al seguente indirizzo

<http://europa.eu.int/en/comm/dg14/news>

**Bando di gara parziale n. 28/97 per la vendita di alcole di origine vinica, indetta dal regolamento (CEE) n. 3777/91**

(97/C 205/09)

Con il regolamento (CEE) n. 3777/91, del 18 dicembre 1991 <sup>(1)</sup>, la Commissione ha indetto una vendita, tramite gara permanente, di alcoli di origine vinica provenienti dalle distillazioni di cui agli articoli 35, 36 e 39 del regolamento (CEE) n. 822/87 del Consiglio <sup>(2)</sup> e detenuti dagli organismi d'intervento.

Conformemente all'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 377/93 <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 3152/94 <sup>(4)</sup>, è indetta la gara parziale n. 27/97 per 150 000 ettolitri di alcole a 100 % vol.

I numeri delle cisterne, la loro ubicazione e la loro rispettiva capacità sono indicati al capitolo X.

I prezzi d'offerta espressi in ecu/hl, presentati nel quadro delle gare di alcole di origine vinica, devono tener conto di eventuali cambiamenti del regime agrimonetario istituito dal regolamento (CEE) n. 3813/92 del Consiglio, del 28 dicembre 1992, relativo all'unità di conto e ai tassi di conversione da applicare nel quadro della politica agricola comune <sup>(5)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 150/95 <sup>(6)</sup>.

I concorrenti devono conformarsi alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 3877/88 del Consiglio, del 12 dicembre 1988, che stabilisce le norme generali relative allo smaltimento degli alcoli provenienti dalle distillazioni di cui agli articoli 35, 36 e 39 del regolamento (CEE) n. 822/87 e detenuti dagli organismi d'intervento <sup>(7)</sup>, e a quelle del regolamento (CEE) n. 377/93 della Commissione, che stabilisce le modalità d'applicazione e in particolare quelle riportate in appresso.

### I. Offerte

1. Le offerte devono riguardare un quantitativo d'alcole conservato in uno Stato membro e contenuto nelle ci-

sterne elencate al capitolo X. Tale quantitativo deve essere suddiviso nell'offerta per numero di cisterna. Esso deve essere compreso, per ciascuna offerta, tra 100 e 5 000 ettolitri di alcole a 100 % vol quando l'utilizzazione industriale finale può essere assimilata ad una utilizzazione nel settore dei carburanti. Nell'offerta il concorrente può specificare che la sua offerta va ritenuta valida soltanto se l'aggiudicazione riguarda tutto il quantitativo indicato nell'offerta o una parte di esso, predeterminata dal concorrente stesso.

I concorrenti possono presentare soltanto un'offerta per tipo di alcole, per tipo di utilizzazione finale e per gara parziale.

2. Le offerte devono essere depositate presso l'organismo d'intervento interessato, detentore dell'alcole oggetto dell'offerta, nella seguente sede:

SAV, zona industriale, Avenue de la Ballastière BP 231, F-33505 Libourne Cedex, tel. (+33 5) 57 55 20 00, telex 572025, telefax (+33 5) 57 55 20 59,

oppure essere inviate al suddetto indirizzo, per raccomandata.

3. Le offerte devono essere inserite in una busta chiusa, recante la dicitura «Offerta gara parziale n. 28/97 CE-alcole», contenuta a sua volta nella busta indirizzata all'organismo d'intervento interessato.

4. *Le offerte devono pervenire all'organismo d'intervento interessato entro le ore 12,00 del 21. 7. 1997 (ora di Bruxelles).*

5. In ogni offerta deve essere indicato il nome e l'indirizzo del concorrente, oltre ai seguenti dati:

a) il numero della cisterna o delle cisterne a cui l'offerta si riferisce;

b) il volume d'alcole oggetto dell'offerta, suddiviso per cisterna;

c) il prezzo offerto per la partita, espresso in ecu per ettolitro di alcole a 100 % vol;

<sup>(1)</sup> GU n. L 356 del 24. 12. 1991, pag. 45.

<sup>(2)</sup> GU n. L 84 del 27. 3. 1987, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU n. L 43 del 20. 2. 1993, pag. 6.

<sup>(4)</sup> GU n. L 332 del 22. 12. 1994, pag. 34.

<sup>(5)</sup> GU n. L 387 del 31. 12. 1992, pag. 1.

<sup>(6)</sup> GU n. L 22 del 31. 1. 1995, pag. 1.

<sup>(7)</sup> GU n. L 346 del 15. 12. 1988, pag. 7.

d) l'utilizzazione precisa prevista.

6. Ogni offerta deve essere corredata della prova della costituzione presso l'organismo d'intervento interessato detentore dell'alcole:

SAV, zona industriale, Avenue de la Ballastière BP 231, F-33505 Libourne Cedex, tel. (+33 5) 57 55 20 00, telex 572025, telefax (+33 5) 57 55 20 59,

di una cauzione di 3,622 ECU per ettolitro d'alcole a 100 % vol o del controvalore in franchi francesi.

7. Ogni offerta deve essere corredata della dichiarazione del concorrente di rinunciare a qualsiasi reclamo relativo alla qualità e alle caratteristiche dell'alcole.
8. Ogni offerta deve essere corredata della dichiarazione del concorrente di impegnarsi a rispettare tutte le disposizioni di cui al regolamento (CEE) n. 377/93.
9. I fatti generatori dei tassi di conversione agricoli da applicare per la conversione in moneta nazionale delle operazioni di cui all'articolo 35 del regolamento (CEE) n. 377/93 (pagamenti e cauzioni) sono indicati nell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 2192/93<sup>(1)</sup>.

## II. Campioni ed esame dell'alcole

1. Gli interessati possono chiedere alla SAV campioni dell'alcole messo in vendita, prelevati da un rappresentante di detto organismo d'intervento, contro pagamento di una somma di 2,415 ECU al litro o del controvalore in franchi francesi, in base al tasso di conversione di cui al regolamento (CEE) n. 2192/93.

Il volume del campione, per interessato e per cisterna, non può superare i 5 litri.

2. La SAV fornisce tutte le informazioni complementari sulle caratteristiche degli alcoli messi in vendita.

## III. Destinazione dell'alcole

L'alcole messo in vendita deve essere destinato all'utilizzazione nella Comunità per la realizzazione di progetti di dimensioni limitate, intesi a garantire, tra l'altro, le nuove utilizzazioni industriali di cui all'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 377/93.

Le procedure di controllo della destinazione e dell'utilizzazione sono quelle di cui all'articolo 37 del regolamento (CEE) n. 377/93.

## IV. Aggiudicazione

La Commissione stabilisce l'elenco delle offerte accolte, prendendo successivamente in considerazione le offerte in ordine decrescente, partendo dalle più elevate, fino a concorrenza del quantitativo di alcole indicato nel bando di gara parziale.

Nel caso in cui possano essere accolte varie offerte relative in tutto o in parte alle stesse cisterne o in caso di parità fra gli importi offerti, l'alcole è aggiudicato conformemente all'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 377/93.

L'organismo d'intervento interessato informa immediatamente per iscritto, con ricevuta di ritorno, ogni concorrente del seguito riservato alla sua offerta.

## V. Dichiarazione d'attribuzione

L'aggiudicatario prescelto si fa rilasciare dall'organismo d'intervento interessato una dichiarazione di attribuzione della sua offerta entro due settimane dalla data di ricevimento della notifica o, qualora si applichi la procedura prevista dall'articolo 7, paragrafo 4 del regolamento (CEE) n. 377/93 entro due settimane dalla dichiarazione di attribuzione e nel contempo fornisce la prova della costituzione, presso l'organismo d'intervento interessato, di una cauzione di buona esecuzione di 36,23 ECU per ettolitro di alcole a 100 % vol o del controvalore in franchi francesi, applicando il tasso di conversione indicato al capitolo I, punto 9.

## VI. Presa in consegna — Ritiro

Il ritiro materiale di tutto l'alcole deve essere portato a termine nei tre mesi successivi alla data di ricevimento della notifica.

Il ritiro dell'alcole si effettua dietro presentazione di un buono di ritiro, rilasciato dall'organismo d'intervento, previo pagamento del quantitativo che viene ritirato.

## VII. Pagamento

L'aggiudicatario versa all'organismo d'intervento interessato il prezzo dell'alcole entro il giorno precedente la presa in consegna.

## VIII. Cauzioni

La costituzione delle cauzioni e il loro svincolo sono soggetti alle disposizioni comunitarie vigenti in materia, in particolare quelle di cui all'articolo 34 del regolamento (CEE) n. 377/93.

## IX. Termine per l'utilizzazione dell'alcole

L'utilizzazione dell'alcole aggiudicato deve avvenire entro un termine di due anni a decorrere dalla data del primo ritiro.

<sup>(1)</sup> GU n. L 196 del 5. 8. 1993, pag. 19.

**X. UBICAZIONE DELLE SCORTE DI ALCOLE DA PORRE IN VENDITA PER LA GARA  
PARZIALE N. 28/97**

Stato membro	Ubicazione	Numero delle cisterne	Quantitativo d'alcole espresso in hl (100 % vol)	Riferimento al regolamento (CEE) n. 822/87	Tipo di alcole	Contenuto in alcole (% vol)	
FRANCIA	Deulep Boulevard Chanzy F-30800 Saint-Gilles- du-Gard	603	9 120	35 + 36	Greggio	+ 92	
		507	8 430	35 + 36	Greggio	+ 92	
		73	19 560	35 + 36	Greggio	+ 92	
		605	9 275	35 + 36	Greggio	+ 92	
	Port-la-Nouvelle Avenue Adolphe-Turrel Boite postale 62 F-11210 Port-la- Nouvelle	15	265	35 + 36	Greggio	+ 92	
		15	12 360	35 + 36	Greggio	+ 92	
		23	12 945	35 + 36	Greggio	+ 92	
		5	22 210	35 + 36	Greggio	+ 92	
		29	17 700	35 + 36	Greggio	+ 92	
		13	12 845	35 + 36	Greggio	+ 92	
		16	12 530	35 + 36	Greggio	+ 92	
		17	12 760	35 + 36	Greggio	+ 92	
	Totale		150 000				

# CORTE DI GIUSTIZIA

## AVVISO DI CONCORSO GENERALE

(97/C 205/10)

La Corte di giustizia delle Comunità europee e il Segretariato generale del Parlamento europeo pubblicano nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 205 A, del 5 luglio 1997, il bando di concorso relativo al seguente concorso generale:

### **Edizione tedesca:**

EUR/A/129 (giuristi con formazione in diritto austriaco — amministratori)

Questo numero della Gazzetta ufficiale può essere richiesto alla divisione del personale della Corte di giustizia delle Comunità europee, L-2925 Lussemburgo.

**Il termine ultimo per la presentazione delle candidature è fissato al 15 settembre 1997.**

---

## RETTIFICHE

### **Rettifica dei risultati delle gare (aiuto alimentare comunitario)**

(*Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* n. C 201 del 1° luglio 1997)

(97/C 205/11)

1. A pagina 16, nella nota (1):

*anziché:* «878 000»

*leggi:* «875 000»

2. A pagina 16, nella leggenda va inserito il seguente prodotto:

«PISUM: Piselli spezzati»

---