

Publicatieblad

van de Europese Gemeenschappen

ISSN 0378-7079

C 50

45e jaargang

23 februari 2002

Uitgave
in de Nederlandse taal

Mededelingen en bekendmakingen

<u>Nummer</u>	Inhoud	Bladzijde
	<i>I Mededelingen</i>	
	Raad	
2002/C 50/01	Resolutie van de Raad van 14 februari 2002 betreffende het bevorderen van talendiversiteit en het leren van talen in het kader van de uitvoering van de doelstellingen van het Europees Jaar van de talen 2001	1
2002/C 50/02	Resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, van 14 februari 2002 betreffende de meerwaarde van jongerenvrijwilligerswerk in het kader van de ontwikkeling van de actie van de Gemeenschap inzake jeugd	3
	Commissie	
2002/C 50/03	Wisselkoersen van de euro	6
2002/C 50/04	Steunmaatregelen van de Staten — Italië — Steunmaatregel C 97/2001 (ex N 93/2001) — Sloop en vernieuwing van de Italiaanse olietankervloot — Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken ⁽¹⁾	7
2002/C 50/05	Mededeling van de Commissie betreffende de publicatie van de bestaande en in gebruik zijnde vrije zones ⁽¹⁾	16

II Voorbereidende besluiten

.....



Nummer

Inhoud (vervolg)

Bladzijde

III *Bekendmakingen*

Commissie

2002/C 50/06

Exploitatie van geregelde luchtdiensten — Aanbesteding door Frankrijk overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten met vertrek vanuit Straatsburg ⁽¹⁾ 19

Mededeling (zie bladzijde 3 van de omslag)



⁽¹⁾ Voor de EER relevante tekst

MEDEDELING

Op 26 februari 2002 wordt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 51 A de „Gemeenschappelijke rassenlijst voor landbouwgewassen — Elfde aanvulling bij de eenentwintigste volledige uitgave” gepubliceerd.

Abonnees van het Publicatieblad ontvangen gratis een exemplaar naar gelang van het aantal en van de ta(a)l(en) van hun abonnement(en). Hun wordt verzocht onderstaande bestelbon, naar behoren ingevuld, met opgave van hun abonneenummer (code aan de linkerkant van elk etiket, beginnende met O/.), te retourneren. Dit gratis aanbod geldt gedurende een jaar, met ingang van de verschijningsdatum van het betrokken Publicatieblad.

Belangstellende niet-abonnees kunnen dit Publicatieblad — tegen betaling — bestellen bij het in hun land gevestigde verkoopkantoor of bij het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, Dienst Verkoop, L-2985 Luxemburg, die deze bestelling dan doorgeeft aan het betrokken verkoopkantoor.

BESTELBON

Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen

Dienst Verkoop
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg

Ik ben geabonneerd op het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Mijn abonneenummer is: O/.

Gelieve mij . . . gratis exempla(a)r(en) van het **Publicatieblad C 51 A/2002** toe te sturen.

Ik bestel tegen betaling . . . **extra exempla(a)r(en)**.

Taal:

Ik ben niet geabonneerd op het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* en bestel hierbij tegen betaling . . . **exempla(a)r(en)**.

Taal:

Naam:

Adres:

Datum: Handtekening:

I

(Mededelingen)

RAAD

RESOLUTIE VAN DE RAAD

van 14 februari 2002

betreffende het bevorderen van talendiversiteit en het leren van talen in het kader van de uitvoering van de doelstellingen van het Europees Jaar van de talen 2001

(2002/C 50/01)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

werd door de Europese Raad van Nice, waarin wordt gezegd dat de Unie de culturele, godsdienstige en taalkundige verscheidenheid eerbiedigt;

HERINNEREND AAN HETGEEN VOLGT:

- (1) de resolutie van de Raad van 31 maart 1995 betreffende kwaliteitsverbetering en diversificatie van taalverwerving en taalonderwijs in de onderwijsstelsels van de Europese Unie ⁽¹⁾, waarin staat dat leerlingen als stelregel de mogelijkheid moeten hebben om twee andere Unietalen dan hun moedertaal (moedertalen) te leren;
- (2) de verantwoordelijkheid van de lidstaten voor de inhoud van het onderwijs en de opzet van het onderwijsstelsel en hun culturele en taalkundige verscheidenheid;
- (3) het witboek van de Commissie van 1995 „Onderwijzen en leren: naar een cognitieve samenleving”;
- (4) de conclusies van de Raad van 12 juni 1995 over taalverscheidenheid en taalpluralisme in de Europese Unie;
- (5) de resolutie van de Raad van 16 december 1997 betreffende het onderwijs van de talen van de Europese Unie aan zeer jonge kinderen ⁽²⁾;
- (6) de conclusies van het voorzitterschap van de Europese Raad van Lissabon van 23 en 24 maart 2000, waarin vreemde talen worden opgenomen in een Europees kader voor de definitie van basisvaardigheden;
- (7) het Besluit 1934/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juli 2000 tot instelling van het Europees Jaar van de talen 2001 ⁽³⁾;
- (8) artikel 22 van het Handvest van de grondrechten van de Europese Unie van 7 december 2000 ⁽⁴⁾, dat verwelkomt
- (9) de resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, van 14 december 2000 inzake de sociale integratie van jongeren ⁽⁵⁾, aangenomen door de Europese Raad van Nice;
- (10) de beschikking van de Raad van 19 januari 2001 betreffende de richtsnoeren voor het werkgelegenheidsbeleid van de lidstaten voor 2001 ⁽⁶⁾ en met name de horizontale doelstelling inzake levenslang leren;
- (11) het verslag van de Raad Onderwijs van 12 februari 2001 over de concrete doelstellingen van de onderwijs- en opleidingsstelsels dat aan de Europese Raad van Stockholm is voorgelegd en dat beter vreemdetalenonderwijs expliciet als doelstelling opneemt, alsmede de Raadsconclusies van 28 mei 2001 over de follow-up van het verslag;
- (12) het memorandum van de Commissie van 2000 over levenslang leren dat de aanzet heeft gegeven tot een brede discussie op Europees niveau en in de lidstaten over de vraag hoe brede, samenhangende strategieën voor levenslang leren moeten worden uitgevoerd, onder meer op het vlak van het leren van talen;
- (13) de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad van 10 juli 2001 inzake de mobiliteit binnen de Gemeenschap van studenten, personen in opleiding, vrijwilligers, leerkrachten en opleiders ⁽⁷⁾;
- (14) de werkzaamheden van de Raad van Europa op het vlak van de bevordering van de talendiversiteit en het leren van talen;

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

BENADRUKT:

- (1) dat talenkennis een van de basisvaardigheden is die elke burger dient te bezitten om daadwerkelijk deel te hebben aan de Europese kennismaatschappij en als zodanig zowel de integratie in de maatschappij als de sociale cohesie bevordert; en dat grondige kennis van de moedertaal of -talen het leren van andere talen kan vergemakkelijken;
- (2) dat met het oog op de bevordering van de mobiliteit, zowel in een onderwijscontext als voor beroepsdoelinden en om culturele en persoonlijke redenen, talenkennis een belangrijke rol speelt;
- (3) dat talenkennis ook goed is voor de Europese samenhang, in het licht van de uitbreiding van de EU;
- (4) dat alle Europese talen in cultureel opzicht gelijk in waarde en waardigheid zijn en integraal deel uitmaken van de Europese cultuur en beschaving;

HERINNERT ERAAN:

dat het in samenwerking met de Raad van Europa georganiseerde Europees Jaar van de talen 2001 een stimulans betekent voor het begrip voor de talendiversiteit en voor de bevordering van het leren van talen;

dat het verslag van de Raad Onderwijs van 12 februari 2001 over de concrete doelstellingen van de onderwijs- en opleidingsstelsels, dat het leren van vreemde talen opneemt als één van zijn doelstellingen, moet worden uitgevoerd aan de hand van een gedetailleerd werkprogramma dat moet worden gedefinieerd in een gezamenlijk verslag dat de Raad en de Commissie zullen voorleggen aan de Europese Raad in Barcelona;

BEVESTIGT:

de doelstellingen die in artikel 2 van het Besluit 1934/2000/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juli 2000 tot instelling van het Europees Jaar van de talen 2001 zijn uiteengezet, met het oog op de verdere uitvoering van deze doelstellingen;

VERZOEKT de lidstaten om in het kader en binnen de grenzen en prioriteiten van hun politieke, wettelijke, budgettaire, onderwijs- en opleidingssystemen:

- (1) de maatregelen te nemen die zij aangewezen achten om leerlingen zoveel mogelijk de kans te geven om naast hun moedertaal twee of, in voorkomend geval meer andere talen te leren, en het leren van vreemde talen door anderen in de context van het levenslang leren te bevorderen, waarbij rekening wordt gehouden met de uiteenlopende behoeften van de doelgroep en het belang van het bieden van gelijke toegang tot scholingsmogelijkheden. Om in heel Europa samenwerking en mobiliteit te bevorderen, moet

het talenaanbod zo gediversifieerd mogelijk zijn, en moet het ook de talen van naburige landen en/of regio's omvatten;

- (2) ervoor te zorgen dat de lesprogramma's en pedagogische doelstellingen vanaf jonge leeftijd de positieve attitudevorming tegenover andere talen en culturen bevorderen en de interculturele communicatievaardigheden stimuleren;
- (3) het leren van talen in de beroepsopleiding te bevorderen, hierbij inspeliend op de gunstige invloed van talenkennis op mobiliteit en inzetbaarheid;
- (4) de integratie van anderstaligen in het onderwijs, en in de samenleving in het algemeen, te vergemakkelijken, mede door maatregelen ter verbetering van hun kennis van de officiële instructietaal of -talen met respect voor de talen en culturen van het land van oorsprong;
- (5) innovatieve pedagogische methoden te bevorderen, met name ook via de lerarenopleiding;
- (6) toekomstige taalleraren aan te moedigen gebruik te maken van de desbetreffende Europese programma's en tijdelijk te gaan studeren in een land of landsdeel waar de taal die ze later zullen onderwijzen, de officiële taal is;
- (7) systemen op te zetten voor de bevestiging van vaardigheden inzake talenkennis gebaseerd op het door de Raad van Europa ontwikkelde gemeenschappelijk Europees referentiekader voor talen, met voldoende aandacht voor vaardigheden verworven via het informeel leren;
- (8) Europese samenwerking te stimuleren met het oog op de bevordering van de transparantie van kwalificaties en de kwaliteitsbewaking van het taalonderwijs;
- (9) in de context van de eerder vermelde doelstellingen de rijkdom van de talendiversiteit in de Europese Gemeenschap voor ogen te houden, en aldus onder meer samenwerking tussen officiële centra of andere culturele instellingen voor de verspreiding van talen en culturen van de lidstaten te bevorderen;

NODIGT de Commissie UIT:

- (1) de lidstaten te steunen bij de uitvoering van de eerder vermelde aanbevelingen;
- (2) in dit verband het beginsel van de talendiversiteit bij haar betrekkingen met derde landen en kandidaat-lidstaten in aanmerking te nemen;
- (3) begin 2003 voorstellen voor acties te doen voor de promotie van de talendiversiteit en het aanleren van talen en hierbij toe te zien op de samenhang met de uitvoering van het verslag over de concrete doelstellingen van de onderwijs- en opleidingsstelsels.

RESOLUTIE

van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen,

van 14 februari 2002

betreffende de meerwaarde van jongerenvrijwilligerswerk in het kader van de ontwikkeling van de actie van de Gemeenschap inzake jeugd

(2002/C 50/02)

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE EN DE VERTEGENWOORDIGERS VAN DE REGERINGEN VAN DE LIDSTATEN, IN HET KADER VAN DE RAAD BIJEEN,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag bepaalt dat het optreden van de Gemeenschap erop gericht is de ontwikkeling van uitwisselingsprogramma's voor jongeren en jongerenwerkers te bevorderen.
- (2) Het Europees Parlement en de Raad hebben bij Besluit nr. 1031/2000/EG ⁽¹⁾ het communautaire actieprogramma Jeugd goedgekeurd. Dit programma kent een groeiend succes in alle lidstaten en bevat een belangrijk onderdeel, gewijd aan Europees vrijwilligerswerk, dat een duidelijke definitie geeft van transnationaal vrijwilligerswerk.
- (3) In de aanbevelingen van de in Umeå gehouden conferentie over de positie van jongeren in Europa (16-18 maart 2001), georganiseerd door het Zweedse voorzitterschap en de Commissie, is erop gewezen dat het van belang is om aan het vrijwilligerswerk van jongeren een welomschreven plaats op Europees niveau toe te kennen.
- (4) De Verenigde Naties hebben het jaar 2001 uitgeroepen tot Internationaal Jaar van vrijwilligers.
- (5) In de conclusies van de Europese Raad van Lissabon van 23 en 24 maart 2000 staat dat de Europese Unie een integrale strategie nodig heeft die gericht is op de voorbereiding van de overgang naar een kenniseconomie en een kennismaatschappij en dat bijgevolg de bestaande patronen inzake leren en werken moeten worden aangepast.
- (6) Het memorandum van de Commissie over levenslang leren van 30 oktober 2000 en de voorbereidende werkzaamheden van de Commissie met het oog op haar mededeling inzake levenslang leren zijn bijzonder belangrijk. Tijdens de werkbesprekingen die werden gevoerd in de voorbije semesters werd duidelijk de aandacht gevestigd op de toegevoegde waarde van het informeel en niet-formeel leren dat resulteert uit vrijwilligerswerk.
- (7) In de resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, van 14 december 2000 inzake de sociale integratie

van jongeren ⁽²⁾ worden de Commissie en de lidstaten verzocht, in het kader van hun respectieve bevoegdheden, gemeenschappelijke doelen uit te werken om voor alle jongeren die legaal in een lidstaat verblijven de voorwaarden te scheppen voor volwaardige deelneming aan het economisch en maatschappelijk leven.

- (8) Het actieplan voor de mobiliteit, goedgekeurd door de Europese Raad van Nice, en de aanbeveling van het Europees Parlement en de Raad inzake de mobiliteit binnen de Gemeenschap van studenten, personen in opleiding, vrijwilligers, leerkrachten en opleiders ⁽³⁾, aangenomen op 10 juli 2001, vermelden een reeks mobiliteitsbevorderende maatregelen; meer bepaald vermelden het Europees Parlement en de Raad in de aanbeveling inzake mobiliteit een reeks maatregelen die de lidstaten passend achten om belemmeringen inzake mobiliteit voor vrijwilligers weg te nemen.
- (9) De resolutie van de Raad en de vertegenwoordigers van de regeringen van de lidstaten, in het kader van de Raad bijeen, van 28 juni 2001, getiteld „Het stimuleren van het initiatief, de ondernemingszin en de creativiteit van jongeren: van uitsluiting naar empowerment” ⁽⁴⁾, wijst op het belang van de creatieve omgeving als een waardevolle hulpbron.
- (10) Verklaring 38 betreffende vrijwilligerswerk, die gehecht is aan de Slotakte van Amsterdam, erkent dat vrijwilligerswerk in belangrijke mate bijdraagt tot de bevordering van de sociale solidariteit en stelt dat de Gemeenschap de Europese dimensie van vrijwilligersorganisaties zal stimuleren, met bijzondere nadruk op de uitwisseling van informatie en ervaringen en op de deelname van jongeren en ouderen aan vrijwilligerswerk.

STELLEN VAST EN ERKENNEN DAT:

1. in alle lidstaten talrijke jongeren actief zijn in diverse vormen van vrijwilligerswerk. Ondanks verschillen tussen de lidstaten vertegenwoordigen jongeren overal een belangrijk deel van het totale aantal vrijwilligers dat zich in de Europese Gemeenschap actief inzet voor initiatieven en projecten alsmede in niet-gouvernementele organisaties van voornamelijk sociale en humanitaire aard en ten behoeve van een democratische samenleving en duurzame ontwikkeling.

⁽²⁾ PB C 374 van 28.12.2000, blz. 5.

⁽³⁾ PB L 215 van 9.8.2001, blz. 30.

⁽⁴⁾ PB C 196 van 12.7.2001, blz. 2.

⁽¹⁾ PB L 117 van 18.5.2000, blz. 1.

2. diverse vormen van jongerenvrijwilligerswerk, ook in de context van het actieprogramma van de EU „Europees vrijwilligerswerk”, onderdeel van het actieprogramma Jeugd, een sociale meerwaarde inhouden omdat
- daarmee universele waarden inzake mensenrechten, democratie, antiracisme, solidariteit en duurzame ontwikkeling worden doorgegeven,
 - maatschappelijke participatie, vrijwillige betrokkenheid en actief burgerschap worden bevorderd en het maatschappelijk middenveld op alle niveaus wordt versterkt,
 - de sociale integratie van jongeren wordt bevorderd, een bijdrage wordt geleverd tot de ontwikkeling van de creativiteit van jongeren, tot ondernemingszin en tot de vernieuwing binnen de maatschappij;
3. het jongerenvrijwilligerswerk jongeren de kans biedt een aantal vaardigheden op persoonlijk en professioneel vlak te ontwikkelen en als zodanig bijdraagt tot een grotere inzetbaarheid van jongeren op de arbeidsmarkt en tot hun participatie in de maatschappij in het algemeen;
4. jongerenorganisaties en -projecten een belangrijk potentieel hebben als informele en niet-formele leeromgeving van jongeren, en mede door hun diversiteit een bijdrage leveren tot de realisatie van het levenslang leren en „levensbreed” leren in al zijn aspecten;
5. niet-gouvernementele organisaties, jongerenorganisaties en alle andere organisaties die actief zijn op het vlak van jongerenvrijwilligerswerk een specifieke rol spelen als omgeving waarin het vrijwilligerswerk van jongeren gestalte krijgt, zowel op lokaal, nationaal als Europees niveau;
6. de jonge vrijwilligers zelf een belangrijke rol spelen in de ontwikkeling en de uitvoering van projecten in het kader van diverse acties van het communautaire actieprogramma „Jeugd”.

NODIGEN DE LIDSTATEN UIT:

maatregelen te nemen die zij passend achten om wettelijke en administratieve belemmeringen uit de weg te ruimen teneinde jongerenvrijwilligerswerk in nationale en internationale context alle kansen te bieden;

te voorkomen dat jongerenvrijwilligerswerk in de plaats komt van potentiële of bestaande betaalde banen of leidt tot beperking daarvan.

NODIGEN DE COMMISSIE EN DE LIDSTATEN UIT OM BINNEN HUN RESPECTIEVE BEVOEGDHEDEN:

- maatregelen te nemen om de rol van jongerenvrijwilligerswerk te versterken en verder te ontwikkelen, en zich daarbij, waar passend, te laten inspireren door de strategische doelstellingen die werden geformuleerd door de Verenigde Naties in het kader van het Internationaal Jaar van vrijwilligers;
- om beleid inzake jongerenvrijwilligerswerk uit te werken en Europese samenwerking op dit terrein te versterken, gebruikmakend van de volgende elementen die voortvloeien uit de strategische doelstellingen van de VN-resolutie die 2001 uitroept tot het Internationaal Jaar van de vrijwilligers:
 - de toegankelijkheid en promotie van en het geven van informatie over vrijwilligerswerk, ter versterking van een positieve beeldvorming,
 - erkenning en steun voor vrijwilligerswerk onder andere door de overheden op alle niveaus, de publieke opinie, de media, het bedrijfsleven, de werkgevers en het maatschappelijke middenveld,
 - de ondersteuning van vrijwilligerswerk door middel van incentives en opleiding van vrijwilligers, hun mentoren en hun organisaties,
 - de netwerkvorming tussen de betrokken actoren met bijzondere aandacht voor het perspectief van de jongeren zelf,
 - de kwaliteitszorg inzake jongerenvrijwilligerswerk met inbegrip van gezondheids- en veiligheidsaspecten;
- het belang van in het kader van jongerenvrijwilligerswerk opgedane ervaringen te erkennen en goede praktijken met betrekking tot jongerenvrijwilligerswerk samen te brengen en uit te wisselen;
- alle actoren, betrokken bij de verwezenlijking van het jongerenvrijwilligerswerk, te ondersteunen;
- het vrijwilligerswerk vlotter toegankelijk te maken voor jongeren en alle vormen van sociale uitsluiting of discriminatie te voorkomen;
- het onderzoek inzake jongerenvrijwilligerswerk te stimuleren en te ondersteunen door middel van monitoring van de ontwikkelingen op het terrein en door passende beleidsbeslissingen;

7. zowel niet-gouvernementele organisaties, jeugdorganisaties en alle andere organisaties die actief zijn op het vlak van jongerenvrijwilligerswerk als de jonge vrijwilligers zelf te betrekken bij het opstellen en het uitvoeren van beleid ter ondersteuning van het jongerenvrijwilligerswerk, in een sfeer van participatie en door een beroep te doen op de ervaring van de vrijwilligers en hun organisaties;
8. deze beleidsdoelstellingen of -maatregelen te integreren in de follow-up die uit het Europees witboek „Jeugd”, gepubliceerd door de Commissie van de Europese Gemeenschappen, kan resulteren.

NODIGEN DE COMMISSIE UIT:

1. synergieën tot ontwikkeling te brengen tussen de initiatieven van de Europese Gemeenschap, de Raad van Europa en

initiatieven van andere internationale instellingen, zowel op het strategische als op het operationele vlak;

2. rekening te houden met de belangrijke bijdrage van jonge vrijwilligers aan de activiteiten van het actieprogramma „Jeugd” en bij de evaluatie en de verdere ontwikkeling van het programma na te gaan hoe het jongerenvrijwilligerswerk verder kan worden aangemoedigd.

SPREKEN DE WENS UIT DAT:

deze resolutie bijdraagt tot de ontwikkeling van het beleid inzake samenwerking in jeugdzaken, met inachtneming van het subsidiariteitsbeginsel, met name door de meerwaarde van vrijwilligerswerk met en door jongeren te erkennen.

COMMISSIE

Wisselkoersen van de euro ⁽¹⁾

22 februari 2002

(2002/C 50/03)

1 euro	=	7,4325	Deense kroon
	=	9,1548	Zweedse kroon
	=	0,6117	Pond sterling
	=	0,8747	US-dollar
	=	1,3914	Canadese dollar
	=	117,07	Japanse yen
	=	1,4796	Zwitserse frank
	=	7,762	Noorse kroon
	=	88,32	IJslandse kroon ⁽²⁾
	=	1,6975	Australische dollar
	=	2,0859	Nieuw-Zeelandse dollar
	=	10,023	Zuid-Afrikaanse rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Bron: door de Europese Centrale Bank gepubliceerde referentiekosten.

⁽²⁾ Bron: Commissie.

STEUNMAATREGELEN VAN DE STATEN — ITALIË

Steunmaatregel C 97/2001 (ex N 93/2001) — Sloop en vernieuwing van de Italiaanse olietankervloot

Uitnodiging overeenkomstig artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag opmerkingen te maken

(2002/C 50/04)

(Voor de EER relevante tekst)

De Commissie heeft Italië bij schrijven van 20 december 2001, dat na deze samenvatting in de authentieke taal is weergegeven, in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag ten aanzien van de bovengenoemde steunmaatregel.

Belanghebbenden kunnen hun opmerkingen over de betrokken steunmaatregel ten aanzien waarvan de Commissie de procedure inleidt, maken door deze binnen één maand vanaf de datum van deze bekendmaking te zenden aan:

Europese Commissie
 Directoraat-Generaal voor Energie en vervoer
 Directoraat A
 B-1049 Brussel
 Fax (32-2) 296 41 04.

Deze opmerkingen zullen ter kennis van Italië worden gebracht. Een belanghebbende die opmerkingen maakt, kan, met opgave van redenen, schriftelijk verzoeken om vertrouwelijke behandeling van zijn identiteit.

SAMENVATTING

Bij door het secretariaat-generaal van de Commissie op 18 januari 2001 als SG(2001)A/787 geregistreerd schrijven nr. 542 van 15 januari 2001, hebben de Italiaanse autoriteiten overeenkomstig artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag mededeling gedaan van een ontwerp-steunmaatregel voor het verlenen van premies aan reders voor de verwijdering van enkelwandige tankschepen van 20 jaar of ouder.

De doelstelling van de Italiaanse autoriteiten om het uit de vaart nemen van enkelwandige tankschepen van 20 jaar of ouder, dat vervolgens eveneens door internationaal en communautair recht voorgeschreven zal worden, te versnellen, draagt bij aan het streven de communautaire wateren veiliger te maken.

De maatregel heeft betrekking op scheepvaartmaatschappijen die enkelwandige tankschepen bezitten die zijn uitgerust voor het vervoer van ruwe olie of olie en chemische producten, een draagvermogen hebben van meer dan 1 000 ton en

— voor 30 september 2000 in het bezit van de maatschappij waren,

— voor deze datum onder de Italiaanse vlag zijn geregistreerd ⁽¹⁾,

— op 31 december 1999 meer dan 20 jaar in gebruik waren en

— verkocht zijn om gesloopt te worden of waarvoor sloop is aangevraagd. De sloop moet tussen 1 januari 2000 en 31 december 2002 van start gaan en binnen de zes maanden worden afgerond.

⁽¹⁾ Als voorwaarde voor het bezit van onder de Italiaanse vlag varende schepen, eist artikel 143 van de Codice della Navigazione dat:

- a) meer dan 50 % in het bezit is van natuurlijke personen of rechtspersonen of entiteiten uit Italië of andere EU-landen of,
- b) voor schepen van niet-communautaire eigenaars, een permanent op Italiaans grondgebied gevestigde organisatie waarvan het beheer is toegewezen aan een natuurlijk persoon of rechtspersoon van Italiaanse of een andere nationaliteit van de Europese Unie die woonachtig is op de plaats waar het schip geregistreerd is, de directe controle en de volledige verantwoordelijkheid voor het schip op zich neemt.

Reders krijgen een steunbedrag van ITL 0,25 miljoen (ongeveer EUR 129,11 ⁽²⁾) per ton draagvermogen ⁽³⁾, tot een maximum van 30 000 ton draagvermogen. De maximale steun voor één enkel schip bedraagt dan ITL 7 500 miljoen (EUR 3 873 427). Het totale steunbedrag dat één enkele reder kan ontvangen is alleen afhankelijk van het aantal aan de criteria beantwoordende schepen dat hij bezit.

De wet bepaalt niet waaraan de steun uitgegeven moet worden, noch vermeldt ze iets over specifieke investeringen, projecten of acties die moeten worden ondernomen door de begunstigde maatschappijen om voor de steun in aanmerking te komen. Voorwaarde voor de steun is echter dat het bedrag binnen de achttien maanden wordt geïnvesteerd in het bedrijf zelf.

Officiële gegevens over de betrokken markt geven aan dat 30,1 miljoen ton van de 31 miljoen ton in Italiaanse cabotage vervoerde petrochemische stoffen door onder Italiaanse vlag varende schepen werd getransporteerd. Dit is een aandeel van 97 % op een markt die sinds 1 januari 1999 door de communautaire wetgeving is opengesteld voor concurrentie. De steunmaatregel betreft ook een beperkt aantal onder Italiaanse vlag varende tankschepen (14) die op de internationale markt opereren en eveneens de Italiaanse havens aandoen. Dit is een activiteit die sinds lange tijd zowel aan Europese als internationale concurrentie is blootgesteld.

Op communautair niveau wordt er gericht naar gestreefd bijzondere biologische en ecologische schade veroorzaakt door scheepvaartongevallen met oude schepen en schepen die gevaarlijke of mogelijk verontreinigende goederen vervoeren te voorkomen.

Naar aanleiding van het zinken van de enkelwandige olietanker „Erika” in december 1999 heeft de Commissie in maart 2000 een mededeling ingediend over de veiligheid van het vervoer van olie over zee ⁽⁴⁾. In haar mededeling stelde de Commissie drie maatregelen voor op korte termijn:

- een grondiger inspectie van schepen die gebruik maken van de communautaire havens,
- strengere controle op de classificatiebureaus, en
- een versneld tijdschema voor een verbod op enkelwandige olietankers in EU-wateren, in overeenstemming met het eerder door de IMO bepaalde tijdschema.

Beoordeling

De maatregel in kwestie houdt een voordeel in voor bepaalde ondernemingen, wordt van overheidswege gefinancierd, heeft een selectief karakter, heeft nadelige gevolgen voor het handelsverkeer tussen de lidstaten en kan tot concurrentievervalsing

⁽²⁾ Vaste wisselkoers: EUR 1 = ITL 1 936,27.

⁽³⁾ Deadweight tonne — ton draagvermogen: de basiseenheid waarin het draagvermogen van een schip wordt uitgedrukt. Het geeft het maximale gewicht aan van lading, voorraden, brandstof en water voor particulier gebruik dat geladen mag worden voordat de zomerlastlijn van het schip onder water komt te liggen.

⁽⁴⁾ Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de veiligheid van het vervoer van olie over zee. COM(2000) 142 def. van 21 maart 2000.

leiden. Er is daarom sprake van overheidssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het EG-Verdrag die onverenigbaar is met de gemeenschappelijke markt, tenzij de maatregel in aanmerking komt voor één van de in het EG-Verdrag genoemde uitzonderingen.

De steunmaatregel lijkt, afgezien van een eventuele vrijstelling in het kader van de richtsnoeren inzake milieusteun, aan geen enkele van de in het EG-Verdrag genoemde uitzonderingen voor steunmaatregelen te voldoen. Over de verenigbaarheid van de regeling met de milieudoelstellingen bestaat echter een aantal twijfels, in het bijzonder wat betreft:

- het feit dat de steunmaatregel beperkt is tot enkelwandige tankschepen van 20 jaar of ouder,
- het feit dat het toegestaan is een enkelwandig tankschip van minder dan tien jaar oud ter vervanging aan te schaffen, en
- het geheel ontbreken van de verplichting tot het herinvesteren in het bedrijf van de steun en in verband daarmee de onmogelijkheid de steunintensiteit te meten.

TEKST VAN DE BRIEF

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

1. FATTI

1.1. Procedimento

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

1.2. Descrizione dettagliata dell'aiuto

Base giuridica e titolo

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

Dotazione finanziaria e modalità di erogazione dell'aiuto

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

Durata

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

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

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

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

Beneficiari

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

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

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

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

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

Finalità del regime

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

Effetti possibili dell'aiuto

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

Intensità dell'aiuto e costi ammissibili

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

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

20. Le imprese beneficiarie sono tenute a comunicare alle autorità nazionali le modalità del reinvestimento e l'amministrazione italiana si riserva il diritto, a mezzo di adeguate ispezioni, di esercitare i necessari controlli amministrativi al fine di accertare che il contributo sia stato effettivamente reinvestito conformemente al disposto della legge. Gli importi reinvestiti non beneficiano di alcuna agevolazione fiscale.
21. Gli investimenti possono consistere in immobilizzazioni materiali (ad esempio il leasing o l'acquisto di nuove navi) o immobilizzazioni immateriali (quali spese per l'assunzione, la formazione e la riqualificazione del personale, ricerca e sviluppo, anticipi sul trattamento di fine rapporto, depositi e cauzioni relativi all'attività dell'impresa, ecc.). Le autorità italiane prevedono il reinvestimento nelle navi ma anche altre forme di investimento, a seconda dell'importo del contributo.
22. Il contributo è stato calcolato in modo tale da corrispondere almeno al potenziale beneficio economico generato nell'arco di un anno da una nave cisterna monoscafo conforme ai criteri. Ad esempio, una nave cisterna monoscafo di portata lorda pari a 30 000 tonnellate e di età compresa tra 25 e 28 anni potrebbe generare un ricavo pari a circa 17 765 EUR (¹¹) (15 500 dollari USA) al giorno nell'ipotesi di circa 330 giorni di servizio l'anno. I costi, soprattutto di equipaggio, manutenzione e riparazioni, combustibile ed altre voci di spesa minori, come l'assicurazione, in quanto la nave si considera già totalmente ammortizzata, sono attualmente stimati in circa 5 157 EUR (4 500 dollari USA) al giorno per 365 giorni l'anno. In cifre:
- Ricavi: 17 765 EUR × 330 giorni = 5 862 450 EUR
- Costi: 5 157 EUR × 365 giorni = 1 882 305 EUR
- per un utile annuo di circa 3 980 145 EUR, pari a 7 706 milioni di ITL (¹²).
23. Le autorità italiane hanno indicato che il calcolo è effettuato per tonnellata di portata lorda e non si basa su una scala variabile in funzione dell'età della nave in quanto l'età non è l'unico criterio per determinare la sicurezza e la conformità di una nave ai requisiti ambientali. Altrettanta importanza rivestono, secondo le autorità italiane, criteri quali la tipologia di nave, le sue specifiche tecniche e lo stato di conservazione.

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

(¹⁰) Cfr. infra: Antefatti - normativa comunitaria.

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

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

Condizioni supplementari

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

Antefatti — analisi di mercato

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

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

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

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

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

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

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

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

⁽¹⁸⁾ Posizione comune adottata dal Consiglio il 7 agosto 2001.

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

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

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

Base giuridica della valutazione

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

Compatibilità dell'aiuto alla luce della base giuridica indicata

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

56. In relazione alla sicurezza, il punto 4 della sezione 1.1 degli Orientamenti evidenzia il fatto che esiste attualmente una «sovraccapacità ciclica e strutturale per effetto della quale l'industria dipende dalla domanda e i caricatori sono in grado di far abbassare i noli; tale circostanza, combinata con gli elevati costi fissi cui sono confrontati gli armatori, sta a significare che maggiori incentivi a tagliare i costi ed eventualmente a scegliere la soluzione meno costosa, come pure il mantenimento di un elevato livello qualitativo dell'attività, possono non risultare interessanti dal punto di vista commerciale. A lungo termine, ciò può pregiudicare l'interesse della Comunità per un trasporto sicuro, efficiente ed ecocompatibile.»
57. Alla sezione 5 degli Orientamenti si prevede che gli aiuti agli investimenti debbano «promuovere l'uso di navi sicure e non inquinanti», a condizione che ciò sia compatibile, ove pertinente, con le disposizioni del regolamento sulla costruzione navale⁽³⁰⁾. Sono autorizzati gli incentivi finalizzati a conformare le navi immatricolate nella Comunità a standard più rigorosi delle norme obbligatorie in materia di sicurezza e di ambiente stabilite nelle convenzioni nazionali e anticipatamente rispetto all'adozione di norme più rigorose. Non esistono tuttavia disposizioni specifiche in materia di demolizione anticipata delle navi rispetto alle scadenze concordate.
58. Riguardo al possibile reinvestimento dell'importo dell'aiuto nell'acquisto di nuove navi o di navi che rispettino le norme tecniche in corso di approvazione, nella sezione 5, paragrafo 2, della disciplina comunitaria la Commissione si mostra restia ad approvare gli aiuti per il rinnovo della flotta, salvo il caso in cui tali aiuti rientrino in una riforma strutturale diretta a ridurre la capacità globale della flotta medesima. Il regime italiano non impone espressamente una riduzione delle capacità.
59. Di conseguenza, non essendo previsto alcun obbligo di reinvestire il contributo nell'acquisto di navi più sicure e non essendovi alcun collegamento con piani di ristrutturazione del naviglio cisterniero italiano, il regime di aiuti non sembra rientrare nel campo di applicazione degli orientamenti e pertanto in questa fase si ritiene che non possa beneficiare di una deroga a questo titolo.
- B. Disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente**
60. La disciplina comunitaria degli aiuti di Stato per la tutela dell'ambiente⁽³¹⁾ definisce come diretta alla tutela dell'ambiente «qualsiasi azione volta a portare rimedio o a prevenire un pregiudizio all'ambiente fisico o alle risorse naturali», la definizione si applica a «qualsiasi settore contemplato dal trattato CE, compresi quelli soggetti a norme comunitarie specifiche in materia di aiuti di Stato» come i trasporti. La disciplina stabilisce le regole relative agli aiuti all'investimento e agli aiuti al funzionamento, in base alle quali deve essere valutato — ed eventualmente autorizzato — il regime di aiuti.
61. Secondo la citata disciplina comunitaria, «la Commissione reputa che la concessione di aiuti non sia più giustificata nel caso degli investimenti destinati semplicemente a con-
- formare gli impianti a norme tecniche comunitarie nuove o già vigenti (. . .) gli aiuti possono rivelarsi utili quando costituiscono un incentivo per conseguire un livello di tutela più elevato di quello richiesto dalle norme comunitarie. Ciò avviene quando uno Stato membro decide di adottare norme nazionali più rigorose di quelle comunitarie, che siano volte ad ottenere un livello più elevato di tutela ambientale»⁽³²⁾. Per un periodo massimo di tre anni a decorrere dall'adozione di nuove norme comunitarie obbligatorie in materia ambientale possono essere concessi alle piccole e medie imprese aiuti per l'osservanza delle norme medesime entro il limite del 15 % dei costi ammissibili⁽³³⁾. Le imprese che intendano ottenere un livello di tutela ambientale più elevato di quello richiesto dalle norme comunitarie possono ottenere aiuti fino ad un'intensità massima lorda del 30 % dei costi ammissibili, rigorosamente limitati ai costi di investimento supplementari necessari per conseguire gli obiettivi di tutela ambientale⁽³⁴⁾.
62. Pur prevedendo aiuti agli investimenti necessari per l'osservanza di disposizioni nazionali più rigorose rispetto alle norme comunitarie vigenti, la disciplina comunitaria non prevede aiuti per la demolizione di beni strumentali inquinanti o potenzialmente inquinanti. L'assenza di indicazioni sulle modalità di reinvestimento e sull'intensità degli aiuti collegati a tale investimento rende difficile una valutazione della compatibilità dell'aiuto da parte della Commissione, anche se gli obiettivi della legge possono essere considerati conformi agli obiettivi della disciplina comunitaria. Sussiste perciò un dubbio sull'effettiva capacità del regime di contribuire in maniera adeguata al raggiungimento di livelli di protezione ambientale più elevati rispetto a quelli previsti dalle norme comunitarie.
63. Un altro motivo di preoccupazione per la Commissione è dato dal fatto che l'obbligo di ritirare dalla circolazione alcune delle navi cisterna per le quali è prevista l'erogazione di un aiuto alla demolizione vige già a livello internazionale, ma non ancora a livello comunitario. Concedere un aiuto a favore di un comportamento che è obbligatorio, sia pure solo a livello internazionale, può mettere l'UE in una situazione difficile nei confronti dei paesi terzi.
- C. Normativa comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale**⁽³⁵⁾
64. Poiché l'aiuto in questione molto probabilmente sarà reinvestito nella costruzione o nella trasformazione di navi, ad esso potrebbe applicarsi la normativa comunitaria sugli aiuti alla costruzione navale, che riguarda gli aiuti concessi in modo diretto o indiretto per la costruzione, trasformazione e riparazione navale «e comprende tutti i tipi di aiuto agli armatori o ai terzi che sono disponibili come aiuti per la costruzione o la trasformazione di navi». Il regolamento definisce la costruzione navale come «la costruzione nella Comunità di navi mercantili d'alto mare a propulsione autonoma». Le attività di demolizione non sono menzionate. Con riferimento ad esse, non sembra probabile un potenziale vantaggio indiretto per i cantieri navali.

⁽³⁰⁾ Cfr. infra.

⁽³¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

⁽³²⁾ Cfr. il punto 20 della disciplina comunitaria.

⁽³³⁾ Cfr. il punto 28 della disciplina comunitaria.

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

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

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

D. Politica comunitaria in materia di sicurezza marittima

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

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

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

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

E. Ulteriori questioni relative al regime di aiuti

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

a) Il funzionamento del regime

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

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

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

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

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

b) Valutazione del mercato

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

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

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

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

Mededeling van de Commissie betreffende de publicatie van de bestaande en in gebruik zijnde vrije zones

(2002/C 50/05)

(Voor de EER relevante tekst)

In overeenstemming met artikel 802 van Verordening (EEG) nr. 2454/93 van de Commissie van 2 juli 1993 houdende vaststelling van enkele bepalingen ter uitvoering van Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Raad tot vaststelling van het communautair douanewetboek, worden de in de Gemeenschap bestaande en in gebruik zijnde vrije zones, zoals deze door de Lidstaten aan de Commissie zijn medegedeeld, hieronder weergegeven.

Land	Vrije zone (controletype I)	Vrije zone (controletype II)	Adres van de douaneautoriteit (artikel 804 TCDW)
DENEMARKEN	Københavns Frihavn (Vrijhaven van Kopenhagen)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
DUITSLAND	Freihafen Bremen (Vrijhaven van Bremen)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Vrijhaven van Bremerhaven)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Vrijhaven van Cuxhaven)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf (Vrijhaven van Deggendorf)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Vrijhaven van Duisburg)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Vrijhaven van Emden)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Vrijhaven van Hamburg)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Vrijhaven van Kiel)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Land	Vrije zone (controletype I)	Vrije zone (controletype II)	Adres van de douaneautoriteit (artikel 804 TCDW)
HELLEENSE REPUBLIEK	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Vrije zone van Piraeus)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείων Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Vrije zone van Thessaloniki)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείων Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Vrije zone van Heraklion)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείων Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
SPANJE	Zona franca de Barcelona (Vrije zone van Barcelona)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz (Vrije zone van Cádiz)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Vigo (Vrije zone van Vigo)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Las Palmas de Gran Canaria (Vrije zone de Las Palmas de Gran Canarie)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
FRANKRIJK	Zone franche du Verdon — Port de Bordeaux (Vrije zone van Verdon — Port de Bordeaux)		Direction interrégionale des douanes de Bordeaux 1, Quai de la Douane BP 60 F-33024 Bordeaux Tel. (33-05) 57 81 03 60 Fax (33-05) 56 44 82 46
IERLAND		Ringaskiddy Free Port (Vrijhaven van Ringaskiddy)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone (Vrijhaven van Shannon)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Land	Vrije zone (controletype I)	Vrije zone (controletype II)	Adres van de douaneautoriteit (artikel 804 TCDW)
ITALIE	Punto franco di Trieste (Vrije zone van Trieste)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Vrije zone van Venetië)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regione Veneto Via R. Cavalcavia, 16/18 I-30172 Venezia Mestre
PORTUGAL	Zona franca da Madeira (Caniçal) (Vrije zone van Madeira — Caniçal)		Direcção-Geral das Alfândegas e dos Impostos Especiais sobre o Consumo Ministerio das Finanças Rua da Alfândega, 5 P-1194 Lisboa Codex
FINLAND	Lappeenrannan Vapaa- alue (Vrije zone van Lappeenranta)		Lappeenrannan tullit PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Vrijhaven van Hangon)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
VERENIGD KONINKRIJK		Liverpool Free Zone (Vrije zone van Liverpool)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Vrije zone Luchthaven Prestwick)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man) (Vrije Zone Luchthaven Ronaldsway — Ballasala, Isle of Man)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Vrije zone van Southampton)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Vrije zone van Tilbury)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Vrije zone in de haven van Sheerness)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humber-side Free Zone (Vrije zone Humber-side)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

III

(Bekendmakingen)

COMMISSIE

Exploitatie van geregelde luchtdiensten

Aanbesteding door Frankrijk overeenkomstig artikel 4, lid 1, punt d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten met vertrek vanuit Straatsburg

(2002/C 50/06)

(Voor de EER relevante tekst)

1. **Inleiding:** In toepassing van artikel 4, lid 1, punt d), van Verordening (EEG) nr. 2408/92 van de Raad van 23 juli 1992 betreffende de toegang van communautaire luchtvaartmaatschappijen tot intracommunautaire luchtroutes heeft Frankrijk met ingang van 1.6.2002 de openbare dienstverplichtingen gewijzigd voor de geregelde luchtdiensten tussen Straatsburg enerzijds en Lissabon en Milaan anderzijds, zoals gepubliceerd in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 385 van 19.12.1997. De voor deze nieuwe openbare dienstverplichtingen gestelde normen zijn bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 348 van 5.12.2000.

De aanbestedingen worden afzonderlijk uitgeschreven voor de volgende verbindingen:

- Straatsburg-Lissabon,
- Straatsburg-Milaan (Malpensa/Linate/Bergame).

Voor beide bovenstaande verbindingen geldt dat voorzover geen enkele luchtvaartmaatschappij op 1.5.2002 geregelde luchtdiensten op de verbindingen in kwestie exploiteert of op het punt staat te exploiteren, in overeenstemming met de verplichtingen tot openbare dienstverlening en zonder om financiële compensatie te vragen, Frankrijk besloten heeft om in het kader van de procedure van artikel 4, lid 1, punt d), van bovengenoemde verordening de toegang tot deze verbinding te beperken tot één enkele luchtvaartmaatschappij en het recht om deze diensten met ingang van 1.6.2002 te exploiteren tot en met de vooravond van het luchtvaartseizoen zomer 2004 bij openbare aanbesteding aan te bieden.

Gegadigden kunnen offertes indienen die betrekking hebben op beide bovengenoemde verbindingen, met name wanneer daardoor de verlangde totale financiële compensatie kan worden verminderd. De gegadigden moeten echter voor elke verbinding duidelijk aangeven welke compensatie zij vragen, eventueel gespecificeerd voor de verschillende hypothesen inzake de selectie van hun offertes (voor het geval slechts één van de verbindingen waarvoor zij offertes hebben ingediend, daadwerkelijk wordt geselecteerd).

2. **Betreft:** Levering, met ingang van 1.6.2002, van geregelde luchtdiensten op de onder punt 1 genoemde verbindingen, overeenkomstig de voor deze verbinding opgelegde ver-

plichtingen tot openbare dienstverlening die zijn bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 348 van 5.12.2000.

3. **Deelneming aan de aanbesteding:** De aanbesteding staat open voor alle maatschappijen die in het bezit zijn van een geldige exploitatievergunning, afgegeven door een lidstaat in toepassing van Verordening (EEG) nr. 2407/92 van de Raad van 23.7.1992 betreffende de verlening van exploitatievergunningen aan luchtvaartmaatschappijen.
4. **Aanbestedingsprocedure:** Deze aanbesteding valt onder de bepalingen van de punten d), e), f), g), h) en i) van artikel 4, lid 1, van Verordening (EEG) nr. 2408/92.
5. **Dossier voor de aanbesteding:** Het volledige dossier voor de aanbesteding, omvattende het bijzonder reglement van de aanbesteding en de overeenkomst inzake uitbesteding van een openbare dienst met de technische bijlage daarvan (notitie over de demografische en sociaal-economische situatie van de regio die door de luchthaven van Straatsburg wordt bediend, notitie over de luchthaven van Straatsburg, marktstudie, notitie over het Europees Parlement, tekst van de verplichtingen tot openbare dienstverlening als verschenen op 5.12.2000 in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*) kan gratis worden verkregen op het onderstaande adres:

Ministère des affaires étrangères, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tél. (33) 1 43 17 77 99. Fax (33) 1 43 17 77 69.

6. **Financiële compensatie:** Gegadigden dienen in hun offerte expliciet aan te geven welk bedrag wordt gevraagd als compensatie voor de exploitatie van de twee bovengenoemde verbindingen, te rekenen vanaf de voorgenomen aanvangsdatum tot en met de vooravond van het luchtvaartseizoen zomer 2004 (met een eerste afrekening voor de periode 1.6.2002 tot en met het einde van het luchtvaartseizoen winter 2002/2003 en een tweede afrekening voor de periode: begin luchtvaartseizoen zomer 2003 tot en met einde van het luchtvaartseizoen winter 2003/2004). Het werkelijke bedrag van de uitgekeerde compensatie wordt elke periode achteraf vastgesteld op grond van de werkelijke, met documenten gestaafde, uitgaven en inkomsten, doch zal nooit meer kunnen bedragen dan het in de offerte vermelde bedrag.

7. **Tarieven:** In de offertes van de kandidaten moeten de geplande tarieven, alsmede de voorwaarden voor hun aanpassing, worden vermeld.

8. **Looptijd, wijziging en beëindiging van de overeenkomst:** De overeenkomst gaat in op 1.6.2002. Zij loopt ten einde bij het begin van het IATA-luchtvaartseizoen zomer 2004. De uitvoering van het contract wordt voor elke exploitatieperiode aan een controle in samenwerking met de vervoermaatschappij onderworpen. Ingeval van een niet te voorziene wijziging van de exploitatie-omstandigheden kan het bedrag van de financiële compensatie worden gewijzigd.

Overeenkomstig de openbare dienstverplichtingen, als gepubliceerd op 5.12.2000 in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*, kunnen de diensten door de geselecteerde luchtvaartmaatschappij slechts worden beëindigd na het verstrijken van een opzegtermijn van zes maanden.

9. **Sancties:** Wanneer de luchtvaartmaatschappij de in punt 8 bedoelde opzegtermijn niet nakomt, wordt een boete opgelegd. Deze boete wordt als volgt berekend:

— gedurende de eerste exploitatieperiode, driemaal het gemiddelde maandelijkse tekort gedurende de eerste maanden van de exploitatieperiode, vermenigvuldigd met het aantal ontbrekende maanden;

— in de loop van de volgende periode, driemaal het gemiddelde maandelijkse tekort gedurende de voorafgaande periode, vermenigvuldigd met het aantal ontbrekende maanden.

Wanneer de exploitant de dienst niet kan exploiteren ten gevolge van overmacht, kan het bedrag van de financiële compensatie worden verminderd in verhouding tot het aantal niet-uitgevoerde vluchten.

Wanneer de luchtvaartmaatschappij de dienst niet uitvoert om andere redenen dan redenen van overmacht, of wanneer zij de openbare dienstverplichtingen niet nakomt, kan de *Chambre de Commerce et d'Industrie de Strasbourg* of de minister van Buitenlandse zaken:

— het bedrag van de financiële compensatie verminderen in verhouding tot het aantal niet-uitgevoerde vluchten;

— de luchtvaartmaatschappij om een verklaring verzoeken. Indien deze onbevredigend is, kan een einde worden gemaakt aan de overeenkomst.

Deze sancties zijn van toepassing zonder afbreuk te doen aan de toepassing van artikel R.330-20 van de burgerluchtvaartcode.

10. **Indiening van de offertes:** De offertes dienen per aangekend schrijven met ontvangstbewijs, te worden opgestuurd of ter plaatse tegen ontvangstbewijs (de datum van het ontvangstbewijs geldt als de datum van indiening) te worden afgegeven op het volgende adres:

Ministère des affaires étrangères, bureau des interventions, bureau 547, 23, rue La Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16. Tel.: (33) 1 43 17 77 99.

En wel uiterlijk vijf weken na de datum van bekendmaking van deze aanbesteding in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* vóór 17.00 uur plaatselijke tijd.

11. **Geldigheid van de aanbesteding:** Overeenkomstig het bepaalde in artikel 4, lid 1, punt d), eerste zin, van Verordening (EG) nr. 2408/92 is elke aanbesteding slechts geldig indien geen enkele communautaire luchtvaartmaatschappij vóór 1.5.2002 een programma heeft ingediend om deze verbinding met ingang van 1.6.2002 te exploiteren in overeenstemming met de opgelegde verplichtingen van openbare dienstverlening, zonder daarvoor een financiële compensatie te ontvangen.

MEDEDELING

Op 26 februari 2002 wordt in het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* C 51 A de „Gemeenschappelijke rassenlijst voor landbouwgewassen — Elfde aanvulling bij de eenentwintigste volledige uitgave” gepubliceerd.

Abonnees van het Publicatieblad ontvangen gratis een exemplaar naar gelang van het aantal en van de ta(a)l(en) van hun abonnement(en). Hun wordt verzocht onderstaande bestelbon, naar behoren ingevuld, met opgave van hun abonneenummer (code aan de linkerkant van elk etiket, beginnende met O/.), te retourneren. Dit gratis aanbod geldt gedurende een jaar, met ingang van de verschijningsdatum van het betrokken Publicatieblad.

Belangstellende niet-abonnees kunnen dit Publicatieblad — tegen betaling — bestellen bij het in hun land gevestigde verkoopkantoor of bij het Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen, Dienst Verkoop, L-2985 Luxemburg, die deze bestelling dan doorgeeft aan het betrokken verkoopkantoor.

BESTELBON

Bureau voor officiële publicaties der Europese Gemeenschappen

Dienst Verkoop
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg

Ik ben geabonneerd op het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen*.

Mijn abonneenummer is: O/.

Gelieve mij . . . gratis exempla(a)r(en) van het **Publicatieblad C 51 A/2002** toe te sturen.

Ik bestel tegen betaling . . . **extra exempla(a)r(en)**.

Taal:

Ik ben niet geabonneerd op het *Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen* en bestel hierbij tegen betaling . . . **exempla(a)r(en)**.

Taal:

Naam:

Adres:

Datum: Handtekening: