

Europeiska gemenskapernas officiella tidning

ISSN 1024-3046

C 50

fyrtiofemte årgången

23 februari 2002

Svensk utgåva

Meddelanden och upplysningar

<u>Informationsnummer</u>	Innehållsförteckning	Sida
	<i>I Meddelanden</i>	
	Rådet	
2002/C 50/01	Rådets resolution av den 14 februari 2002 om främjande av språklig mångfald och språkinläring inom ramen för genomförandet av målsättningarna för Europeiska språkåret 2001	1
2002/C 50/02	Resolution från rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, av den 14 februari 2002 om mervärdet av ungdomars volontärarbete inom ramen för utvecklingen av gemenskapens insatser i ungdomsfrågor	3
	Kommissionen	
2002/C 50/03	Eurons växelkurs	6
2002/C 50/04	Statligt stöd – Italien – Stöd C 97/2001 (ex N 93/2001) – Skrotning och förnyelse av den italienska oljetankfartygsflottan – Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget ⁽¹⁾	7
2002/C 50/05	Kommissionens meddelande om frizoner som är i drift ⁽¹⁾	16

II Förberedande rättsakter

.....



Informationsnummer

Innehållsförteckning (fortsättning)

Sida

III *Upplysningar*

Kommissionen

2002/C 50/06

Bedrivande av reguljär lufttrafik – Frankrikes anbudsinfordringar i enlighet med artikel 4.1 d) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik från Strasbourg ⁽¹⁾ 19

Hänvisning (se omslagets tredje sida)



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

MEDDELANDE

Den 26 februari 2002 utkommer i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 51 A: "Gemensamma sortlistan över arter av lantbruksväxter – Elfte tillägget till den 21:a fullständiga utgåvan".

Prenumeranter på EGT kan gratis erhålla detta nummer i samma antal och språkversioner som man prenumererar på. De som önskar erhålla denna tidning ombedes att returnera nedanstående beställningssedel vederbörligen ifylld inklusive prenumerationskod (står till vänster på adressetiketterna och börjar med O/.....). Detta nummer av EGT kommer att levereras gratis upp till ett år från utgivningsdatumet.

Övriga kan mot betalning beställa denna tidning antingen hos det lokala försäljningskontoret eller direkt från publikationsbyråns försäljningskontor i Luxemburg, som kommer att vidarebefordra beställningen till det lokala försäljningskontoret.

BESTÄLLNINGSSEDEL

Byrån för Europeiska gemenskapernas officiella publikationer

Försäljningsavdelningen
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg

- Jag prenumererar på** *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Min prenumerationskod är: O/.....

- Vänligen skicka mig ... gratis exemplar av **Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 51 A/2002**.
- Jag beställer** härmed mot betalning ... **extra exemplar**.

Språk:

- Jag prenumererar inte** på *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och beställer härmed **mot betalning ... exemplar**.

Språk:

Namn:

Adress:

Postadress:

Datum: Underskrift:

I

(Meddelanden)

RÅDET

RÅDETS RESOLUTION

av den 14 februari 2002

om främjande av språklig mångfald och språkinläring inom ramen för genomförandet av målsättningarna för Europeiska språkåret 2001

(2002/C 50/01)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD

SOM ERINRAR OM

Europeiska rådet i Nice, där det i artikel 22 fastslås att unionen skall respektera den kulturella, religiösa och språkliga mångfalden,

- (1) rådets resolution av den 31 mars 1995 om ökad kvalitet och mångfald i inläringen och undervisning av språk inom Europeiska unionens utbildningssystem ⁽¹⁾, i vilken anges att eleverna bör ha möjlighet att lära sig två av Europeiska unionens språk utöver modersmålet eller modersmålen,
- (2) medlemsstaternas ansvar för undervisningens innehåll och utbildningssystemens organisation samt deras kulturella och språkliga mångfald,
- (3) kommissionens vitbok från 1995 med titeln *Lära och lära ut: på väg mot utbildningssamhället*,
- (4) rådets slutsatser av den 12 juni 1995 om språklig mångfald och pluralism inom Europeiska unionen,
- (5) rådets resolution av den 16 december 1997 om undervisning på ett tidigt stadium i Europeiska unionens språk ⁽²⁾,
- (6) ordförandeskapets slutsatser från Europeiska rådet i Lissabon den 23–24 mars 2000 enligt vilka främmande språk ingår i en europeisk ram för definitionen av basfärdigheter,
- (7) Europaparlamentets och rådets beslut nr 1934/2000/EG av den 17 juli 2000 om inrättande av Europeiska språkåret 2001 ⁽³⁾,
- (8) Europeiska unionens stadga om de grundläggande rättigheterna av den 7 december 2000 ⁽⁴⁾, som välkomnades av
- (9) den resolution som antogs av rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, av den 14 december 2000 om den sociala integrationen av ungdomar ⁽⁵⁾, vilken godkändes av Europeiska rådet i Nice,
- (10) rådets beslut av den 19 januari 2001 om riktlinjer för medlemsstaternas sysselsättningspolitik 2001 ⁽⁶⁾ och särskilt det övergripande målet om livslångt lärande,
- (11) den rapport från rådet (utbildning) av den 12 februari 2001 om de konkreta framtidsmålen för utbildningssystemen som lades fram för Europeiska rådet i Stockholm och i vilken förbättring av undervisningen i främmande språk uttryckligen anges som en av målsättningarna, samt rådets slutsatser av den 28 maj 2001 om uppföljningen av rapporten,
- (12) kommissionens memorandum år 2000 om livslångt lärande som har lett till en bred diskussion både på europeisk nivå och i medlemsstaterna om det sätt på vilket breda och konsekventa strategier för livslångt lärande skall genomföras, bland annat i fråga om språkinläring,
- (13) Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 10 juli 2001 om rörlighet inom gemenskapen för studerande, personer som genomgår yrkesinriktad utbildning, volontärer, lärare och utbildare ⁽⁷⁾,
- (14) den verksamhet som Europarådet har utvecklat för främjande av språklig mångfald och språkinläring.

⁽¹⁾ EGT C 207, 12.8.1995, s. 1.

⁽²⁾ EGT C 1, 3.1.1998, s. 2.

⁽³⁾ EGT L 232, 14.9.2000, s. 1.

⁽⁴⁾ EGT C 364, 18.12.2000, s. 1.

⁽⁵⁾ EGT C 374, 28.12.2000, s. 5.

⁽⁶⁾ EGT L 22, 24.1.2001, s. 1.

⁽⁷⁾ EGT L 215, 9.8.2001, s. 30.

ANTAR DENNA RESOLUTION.

RÅDET UNDERSTRYKER

- (1) att språkkunskaper är en av de basfärdigheter som varje medborgare behöver tillägna sig för att effektivt kunna delta i det europeiska kunskapssamhället och därigenom främja såväl integrationen i samhället som den sociala sammanhållningen; grundliga kunskaper i modersmålet eller modersmålen kan dessutom underlätta inläringen av andra språk,
- (2) att språkkunskaper spelar en viktig roll för främjande av rörlighet både i utbildningssammanhang och i yrkeslivet samt på det kulturella och personliga planet,
- (3) att språkkunskaper med tanke på EU:s utvidgning är av värde också för den europeiska sammanhållningen,
- (4) att alla europeiska språk har samma värde och värdighet i kulturellt hänseende, och utgör en integrerad del av den europeiska kulturen och civilisationen.

RÅDET ERINRAR OM

att det Europeiska språkåret 2001 som har organiserats i samarbete med Europarådet ökar medvetenheten om den språkliga mångfalden och främjar språkinläringen,

att rapporten från rådet (utbildning) av den 12 februari 2001 om de konkreta framtidsmålen för utbildningssystemen, i vilken förbättring av undervisningen i främmande språk uttryckligen anges som en av målsättningarna, bör genomföras enligt ett detaljerat arbetsprogram som skall fastställas i en gemensam rapport som rådet och kommissionen kommer att lägga fram för Europeiska rådet i Barcelona.

RÅDET BEKRÄFTAR

de målsättningar som anges i artikel 2 i Europaparlamentets och rådets beslut nr 1934/2000/EG av den 17 juli 2000 om inrättande av Europeiska språkåret 2001, med tanke på det fortsatta genomförandet av dessa målsättningar.

RÅDET UPPMANAR medlemsstaterna att inom de ramar, gränser och prioriteringar som anges av deras respektive politiska, rättsliga och budgetära system samt utbildningssystem

- (1) så långt det är möjligt vidta de åtgärder de anser lämpliga för att erbjuda elever möjligheten att lära sig två, eller om det är lämpligt, fler språk utöver modersmålet och främja andra personers inläring av främmande språk i ett perspektiv av livslångt lärande med beaktande av målgruppens skiftande behov och vikten av lika möjligheter till utbildning; i en strävan att främja samarbete och rörlighet i Europa bör så många språk som möjligt vara tillgängliga

inom ramen för utbildningen, inbegripet grannländernas och/eller grannregionernas språk,

- (2) sörja för att utbildningsprogram och pedagogiska målsättningar främjar en positiv attityd till andra språk och kulturer och från tidig ålder stimulerar den interkulturella kommunikationsfärdigheten,
- (3) främja språkinläring inom yrkesutbildningen och därigenom beakta den positiva inverkan språkkunskaper har på rörlighet och anställbarhet,
- (4) underlätta integrationen av människor med annat modersmål i undervisningssystemet och samhället i dess helhet, bland annat genom åtgärder för att, med respekt för ursprungslandets språk och kultur, förbättra deras kunskaper i det officiella undervisningsspråket eller de officiella undervisningsspråken,
- (5) främja tillämpning av innovativa pedagogiska metoder, särskilt även genom lärarutbildning,
- (6) uppmantra blivande språklärare att utnyttja relevanta europeiska program för att genomföra en del av sina studier i ett land eller en region där det språk som de senare kommer att undervisa i är det officiella språket,
- (7) upprätta system för validering av språklig kompetens på grundval av den av Europarådet framtagna gemensamma europeiska referensramen för språk och därvid i tillräckligt hög grad beakta de färdigheter som förvärvats genom informell inläring,
- (8) stimulera europeiskt samarbete i syfte att främja klarhet och tydlighet i fråga om kvalifikationer och kvalitetssäkring när det gäller språkundervisningen,
- (9) inom ramen för ovan nämnda målsättningar beakta den rikedom som den språkliga mångfalden inom den Europeiska gemenskapen utgör och på så vis bland annat främja samarbetet mellan medlemsstaternas officiella centrum eller andra kulturinstitutioner för spridning av språk och kultur.

RÅDET UPPMANAR kommissionen

- (1) att stödja medlemsstaterna när de genomför ovan nämnda rekommendationer,
- (2) att i detta sammanhang beakta principen om språklig mångfald i kommissionens kontakter med tredje land och med kandidatländerna,
- (3) att senast i början av 2003 lägga fram förslag till åtgärder för främjande av språklig mångfald och språkinläring samtidigt som överensstämmelsen med genomförandet av rapporten om de konkreta framtidsmålen för utbildningssystemen garanteras.

RESOLUTION

från rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet,

av den 14 februari 2002

om mervärdet av ungdomars volontärarbete inom ramen för utvecklingen av gemenskapens insatser i ungdomsfrågor

(2002/C 50/02)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR, FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR ANTAGIT DENNA RESOLUTION

med beaktande av följande:

- (1) I fördraget föreskrivs att gemenskapens insatser skall syfta till att främja utvecklingen av utbytesprogram för ungdomar och ungdomsledare.
- (2) Europaparlamentet och rådet antog genom beslut nr 1031/2000/EG⁽¹⁾ gemenskapens åtgärdsprogram Ungdom. Detta program har blivit alltmer framgångsrikt i alla medlemsstater och innehåller ett betydelsefullt avsnitt om "Europeisk volontärtjänst" med en tydlig definition av gränsoverskridande volontärarbete.
- (3) I rekommendationerna från det möte om ungdomars situation i Europa som det svenska ordförandeskapet och kommissionen arrangerade i Umeå den 16–18 mars 2001 understryks betydelsen av att tillerkänna ungdomars volontärarbete en väldefinierad plats på europeisk nivå.
- (4) Förenta nationerna har utsett 2001 till Internationella året för volontärarbete.
- (5) I slutsatserna från Europeiska rådet i Lissabon den 23–24 mars 2000 anges att Europeiska unionen behöver en övergripande strategi som syftar till att förbereda övergången till en kunskapsbaserad ekonomi och ett kunskapsbaserat samhälle och att befintliga mönster i fråga om lärande och arbete därför måste anpassas.
- (6) Kommissionens memorandum om livslångt lärande av den 30 oktober 2000 och dess förberedande arbete med inriktning på dess meddelande om livslångt lärande är särskilt betydelsefullt. I de diskussioner om gjorda framsteg som hållits under de senaste halvårsperioderna, har man tydligt uppmärksammat mervärdet av det informella och icke-formella lärande som följer av volontärarbete.
- (7) I resolutionen från rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, av den 14 december 2000 om den sociala integrationen av ungdomar⁽²⁾ uppmanas kommissionen och medlemsstaterna att inom sina befogenheter studera mål för det gemensamma arbetet för att för alla ungdomar som är lagligt bosatta i en medlemsstat utveckla villkoren för delaktighet på alla plan i det ekonomiska och det sociala livet.
- (8) Den handlingsplan för rörlighet som godkändes av Europeiska rådet i Nice och Europaparlamentets och rådets rekommendation av den 10 juli 2001 om rörlighet inom gemenskapen för studerande, personer som genomgår yrkesinriktad utbildning, volontärer, lärare och utbildare⁽³⁾ innehåller en rad åtgärder som främjar rörligheten. Europaparlamentet och rådet anger i rekommendationen om rörlighet särskilt en rad åtgärder som medlemsstaterna finner lämpliga för att undanröja hinder för volontärers rörlighet.
- (9) Resolutionen från rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, av den 28 juni 2001 om främjande av ungdomars initiativförmåga, företagsamhet och kreativitet: från utanförskap till makt⁽⁴⁾ pekar på betydelsen av den värdefulla stödresurs som en kreativ miljö utgör.
- (10) I förklaring nr 38 om frivilligt arbete, som fogas till slutakten till Amsterdamfördraget, erkänns det frivilliga arbetets viktiga bidrag till att utveckla samhällssolidariteten och konstateras att gemenskapen kommer att uppmuntra frivilligorganisationer på europeisk nivå, med särskild tonvikt på utbyte av information och erfarenheter och på ungdomars och äldres deltagande i frivilligt arbete.

DE KONSTATERAR OCH ERKÄNNER FÖLJANDE.

1. I samtliga medlemsstater är många ungdomar aktiva i olika typer av volontärarbete. Trots skillnader mellan medlemsstaterna utgör ungdomarna överallt en betydande del av det totala antalet volontärer som i gemenskapen engagerar sig i initiativ, projekt och icke-statliga organisationer av främst social och humanitär art och till förmån för ett demokratiskt samhälle och en hållbar utveckling.

⁽²⁾ EGT C 374, 28.12.2000, s. 5.

⁽³⁾ EGT L 215, 9.8.2001, s. 30.

⁽⁴⁾ EGT C 196, 12.7.2001, s. 2.

⁽¹⁾ EGT L 117, 18.5.2000, s. 1.

2. Olika typer av volontärarbete för ungdom, även de inom ramen för Europeiska unionens åtgärd Europeisk volontärtjänst inom gemenskapens åtgärdsprogram Ungdom, innehåller ett socialt mervärde eftersom det
- vidarebefordrar allmängiltiga värden i fråga om mänskliga rättigheter, demokrati, antirasism, solidaritet och hållbar utveckling,
 - främjar social delaktighet, frivilligt samhällsengagemang och aktivt medborgarskap och förstärker det civila samhället på alla nivåer,
 - främjar ungdomens sociala integration och bidrar till att utveckla ungdomarnas kreativitet och företagsamhet samt till social innovation.
3. Ungdomarnas volontärarbete ger dem tillfälle att utveckla en rad personliga färdigheter och yrkesfärdigheter och bidrar på så sätt till att de ges större möjligheter att få anställning och till deras deltagande i samhället i allmänhet.
4. Ungdomsorganisationer och ungdomsprojekt har betydande potential som informell och icke-formell inlärningsmiljö för ungdomar och kan bland annat genom sin mångfald bidra till att ett i alla avseenden livslångt och livsvitt lärande förverkligas.
5. Icke-statliga organisationer, ungdomsorganisationer och alla andra organisationer som är verksamma på området för volontärarbete för ungdom har en särskild roll genom att de utgör den miljö där ungdomarnas volontärarbete utformas på lokal, nationell och europeisk nivå.
6. De unga volontärerna själva har en betydelsefull roll vid utarbetandet och genomförandet av projekt inom ramen för olika åtgärder inom gemenskapens åtgärdsprogram Ungdom.

DE UPPMANAR MEDLEMSSTATERNA ATT

vidta de åtgärder som de finner lämpliga för att undanröja rättsliga och administrativa hinder så att alla möjligheter öppnas för volontärarbete för ungdom såväl nationellt som internationellt,

hindra att ungdomars volontärarbete innebär att potentiellt eller befintligt avlönat arbete begränsas eller ersätts.

DE UPPMANAR KOMMISSIONEN OCH MEDLEMSSTATERNA ATT INOM SINA RESPEKTIVE BEFOGENHETER GÖRA FÖLJANDE.

- Vidta åtgärder för att ge ungdomars volontärarbete en stärkt och mer utbyggd roll och därvid, där så är lämpligt, låta sig inspireras av de strategiska målsättningar som har formulerats av Förenta nationerna inom ramen för Internationella året för volontärarbete.
- Utforma en politik för ungdomars volontärarbete och förstärka det europeiska samarbetet på området där följande inslag, som är en följd av de strategiska målsättningarna i den FN-resolution där 2001 utses till Internationella året för volontärarbete, ingår, nämligen
 - tillgänglighet och främjande av information om volontärarbete så att en positiv framtoning av detta förstärks,
 - erkännande av och stöd för volontärarbete, bland annat från myndigheter på alla nivåer, den allmänna opinionen, medier, handel, arbetsgivare och det civila samhället,
 - stöd till volontärarbete genom incitament och utbildning av volontärer samt deras handledare och föreningar,
 - bildande av nätverk mellan alla berörda aktörer med särskild uppmärksamhet på ungdomarnas eget synsätt,
 - omsorg om kvaliteten på ungdomars volontärarbete, omfattande bland annat hälso- och säkerhetsaspekter.
- Erkänna betydelsen av de erfarenheter som görs vid volontärarbete för ungdom samt sammanställa och utbyta god praxis när det gäller volontärarbete för ungdom.
- Stödja alla aktörer som är engagerade i att genomföra volontärarbete för ungdom.
- Göra volontärarbete lättare tillgängligt för ungdomar och undvika alla former av social utslagning eller diskriminering.
- Främja och stödja forskning om ungdomars volontärarbete genom en regelbunden uppföljning av utvecklingen på området och lämpliga politiska beslut.

7. Engagera icke-statliga organisationer, ungdomsorganisationer och alla andra organisationer som är aktiva på området för ungdomars volontärarbete samt unga volontärer själva vid utformning och genomförande av en politik för stöd till ungdomars volontärarbete – allt i en atmosfär av delaktighet och med utnyttjande av erfarenheter från volontärerna och deras föreningar.
8. Integrera dessa politiska målsättningar eller åtgärder i den uppföljning som kan bli resultatet av Europeiska gemenskapernas kommissions vitbok om europeiska ungdomsfrågor.

DE UPPMANAR KOMMISSIONEN ATT

1. utveckla synergieffekter mellan initiativen från Europeiska gemenskapen, Europarådet och andra internationella organ, såväl på det strategiska som på det operationella planet,
2. beakta de viktiga bidrag som unga volontärer lämnar till verksamheten inom åtgärdsprogrammet Ungdom och vid utvärderingen och den vidare utvecklingen av programmet pröva hur ungdomars volontärarbete ytterligare kan uppmuntras.

DE UTTALAR FÖRHOPNINGEN ATT

denna resolution kommer att bidra till att samarbetet inom ungdomspolitik utvecklas i enlighet med subsidiaritetsprincipen, särskilt genom att mervärdet av volontärarbete med och av ungdomar erkänns.

KOMMISSIONEN

Eurons växelkurs ⁽¹⁾

22 februari 2002

(2002/C 50/03)

1 euro	=	7,4325	danska kronor
	=	9,1548	svenska kronor
	=	0,6117	pund sterling
	=	0,8747	US-dollar
	=	1,3914	kanadensiska dollar
	=	117,07	japanska yen
	=	1,4796	schweiziska franc
	=	7,762	norska kronor
	=	88,32	isländska kronor ⁽²⁾
	=	1,6975	australiska dollar
	=	2,0859	nyzeeländska dollar
	=	10,023	sydafrikanska rand ⁽²⁾

⁽¹⁾ Källa: Referensväxelkurs offentliggjord av Europeiska centralbanken.

⁽²⁾ Källa: Kommissionen.

STATLIGT STÖD – ITALIEN

Stöd C 97/2001 (ex N 93/2001) – Skrotning och förnyelse av den italienska oljetankfartygsflottan

Uppmaning att inkomma med synpunkter enligt artikel 88.2 i EG-fördraget

(2002/C 50/04)

(Text av betydelse för EES)

Genom den skrivelse, daterad den 20 december 2001, som återges på det giltiga språket på de sidor som följer på denna sammanfattning, underrättade kommissionen Italien om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget avseende ovannämnda stöd.

Berörda parter kan inom en månad från dagen för offentliggörandet av denna sammanfattning och den därpå följande skrivelsen inkomma med sina synpunkter på det stöd avseende vilket kommissionen inleder förfarandet. Synpunkterna skall sändas till följande adress:

Europeiska kommissionen
Generaldirektoratet för energi och transport
Direktorat A
B-1049 Bryssel
Fax (32-2) 296 41 04.

Synpunkterna kommer att meddelas Italien. Den tredje part som inkommer med synpunkter kan skriftligen begära konfidentiell behandling av sin identitet, med angivande av skälen för begäran.

SAMMANFATTNING

Genom skrivelse nr 542 av den 15 januari 2001, som registrerades av kommissionens generalsekretariat den 18 januari 2001 som skrivelse SG(2001)A/787, anmälde de italienska myndigheterna, i enlighet med artikel 88.3 i EG-fördraget, ett förslag till stödordning för att ge incitament till redare att göra sig av med tankfartyg med enkelskrov som är 20 år gamla eller äldre.

De italienska myndigheterna har för avsikt att skynda på utfasningen av tankfartyg med enkelskrov som är mer än 20 år gamla, vilket kommer att krävas enligt internationell lagstiftning och gemenskapslagstiftning, och även kommer att bidra till uppfyllandet av målet att göra gemenskapens vatten säkrare.

Stödet kommer att gynna rederier som äger tankfartyg med enkelskrov utrustade för att transportera råolja eller oljeprodukter och kemikaliska produkter, vilkas dödvikt är mer än 1 000 ton, och som

— företaget måste ha ägt före den 30 september 2000,

— har varit registrerade före det datumet under italiensk flagg ⁽¹⁾,

— har varit i trafik under mer än 20 år den 31 december 1999, och

— som säljs för att skrotas eller som planeras att skrotas. Skrotningen måste inledas mellan den 1 januari 2000 och den 31 december 2002 och slutföras inom sex månader.

⁽¹⁾ För ägande av fartyg som för italiensk flagg krävs enligt artikel 143 i den italienska sjöfartslagen antingen att

a) mer än 50 % ägs av fysiska eller juridiska personer från Italien eller andra EU-länder, eller

b) när det gäller fartyg som inte ägs av personer i gemenskapen, måste en permanent organisation på italienskt territorium vars ledning delegerats till en fysisk eller juridisk person av italiensk nationalitet eller annan EU-nationalitet hemmahörande på fartygets registreringsort, direkt kontrollera och ta det fulla ansvaret för fartygets trafik.

Det kommer att utgå ett stöd till redare på 0,25 miljoner italienska lire (cirka 129,11 euro ⁽²⁾) per ton dödvikt ⁽³⁾, upp till högst 30 000 ton. Som mest kan stödet uppgå till 7 500 miljoner italienska lire per fartyg (3 873 427 euro). Begränsningen för stöd som kan utgå till en enskild redare bestäms av det antal fartyg redaren äger som uppfyller kriterierna för stöd.

I lagen anges inte hur stödet skall användas och det anges inte heller att de stödmottagande företagen måste genomföra specifika investeringar, projekt eller åtgärder för att stöd skall utgå. För att stöd skall beviljas måste det dock investeras i företagets verksamhet inom 18 månader.

Av de 31 miljoner ton petrokemiska produkter som transporteras i italiensk cabotage trafik transporteras, enligt officiella data, 30,1 miljoner ton av italienskflaggade fartyg. Detta motsvarar en marknadsandel på 97 % av en marknad som enligt gemenskapslagstiftningen öppnats för konkurrens från och med den 1 januari 1999. Stödet avser ett begränsat antal italienskregistrerade tankfartyg (14) i trafik på den internationella marknaden som anlöper italienska hamnar, vilket är en verksamhet som är utsatt för både europeisk och global konkurrens under en lång tid.

På gemenskapsnivå finns ett tydligt mål att förebygga större biologiska och miljömässiga skador orsakade av fartygsolyckor där äldre fartyg och fartyg som transporterar farligt gods och gods som kan vara förorenande är inblandade.

Med anledning av att "Erika", ett tankfartyg med enkelskrov, förliste i december 1999 lade kommissionen i mars 2000 fram ett meddelande om säkerheten vid oljetransporter till sjöss ⁽⁴⁾. I detta meddelande föreslår kommissionen tre åtgärder på kort sikt:

- Mer rigorösa inspektioner av fartyg som anlöper gemenskapens hamnar.
- En strängare kontroll av klassificeringssällskap.
- Ett snabbare införande av förbudet mot oljetankfartyg med enkelskrov på EU:s vatten än enligt den tidsplan som IMO tidigare godkänt.

Bedömning

Den aktuella åtgärden gynnar vissa företag, är statligt finansierad, selektiv, påverkar handeln mellan medlemsstater och kan snedvrída konkurrensen. Den utgör därför statligt stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget och är oförenlig med den gemensamma marknaden såvida den inte omfattas av något undantag i EG-fördraget.

⁽²⁾ Fast växelkurs 1 euro = 1 936,27 italienska lire.

⁽³⁾ Ton dödvikt: grundenheten för att ange den vikt gods som ett fartyg får transportera. Det anger den maximala vikten av gods, lager, bränsle och vatten som kan lastas innan fartygets sommarfribord står under vatten.

⁽⁴⁾ Meddelande från kommissionen till Europaparlamentet och rådet om säkerheten vid oljetransporter till sjöss, KOM(2000) 142 slutlig av den 21 mars 2000.

Stödet verkar inte uppfylla villkoren för något av de undantag som fastställs i EG-fördraget, möjligen med undantag av riktlinjerna för statligt stöd på miljöområdet. Det råder dock visst tvivel om stödet överensstämmer med miljömålen, framför allt med tanke på följande:

- Stödet gäller endast tankfartyg med enkelskrov som är minst 20 år gamla.
- Det är möjligt att köpa in tankfartyg med enkelskrov som är mindre än 20 år gamla som ersättning.
- Det finns inte några skyldigheter att göra återinvesteringar och det går inte att beräkna stödintensiteten.

SKRIVELSEN

"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.

⁽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).

⁽³⁰⁾ Cfr. infra.

⁽³¹⁾ GU C 37 del 3.2.2001, pag. 3.

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

D. Politica comunitaria in materia di sicurezza marittima

65. Con riferimento alle navi cisterna monoscafo, la Commissione nota che il regime di aiuti italiano prevede la demolizione delle navi, andando al di là di quanto previsto dalle norme comunitarie in corso di approvazione⁽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.

Kommissionens meddelande om frizoner som är i drift

(2002/C 50/05)

(Text av betydelse för EES)

I enlighet med artikel 802 i kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen, visas nedan en förteckning över befintliga frizoner som är i drift inom gemenskapen, i enlighet med vad medlemsstaterna har anmält till kommissionen.

Land	Frizon (kontrolltyp I)	Frizon (kontrolltyp II)	Adress tullmyndighet (artikel 804 DAC)
DANMARK	Københavns Frihavn (Køpenhamns frizon)		Toldcenter København Snorresgade 15 DK-2300 København S Tel. 32 88 73 00 Fax 32 95 18 74
TYSKLAND	Freihafen Bremen (Bremens frihamn)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Bremerhaven (Bremerhavens frihamn)		Hauptzollamt Bremen Hans-Böckler-Straße 56 D-28217 Bremen Tel. (0421) 38 97-0 Fax (0421) 389 71 16
	Freihafen Cuxhaven (Cuxhavens frihamn)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Deggendorf (Deggendorfs frihamn)		Hauptzollamt Landshut Seligenthalerstraße 62 D-84034 Landshut Tel. (0871) 806-0 Fax (0871) 806 50
	Freihafen Duisburg (Duisburgs frihamn)		Hauptzollamt Duisburg Saarstraße 6—8 D-47058 Duisburg Tel. (0203) 30 08-0 Fax (0203) 300 81 29
	Freihafen Emden (Emdens frihamn)		Hauptzollamt Oldenburg Friedrich-Rüder-Straße 2 D-26135 Oldenburg Tel. (0441) 210 25-0 Fax (0441) 210 25 26
	Freihafen Hamburg (Hamburgs frihamn)		Hauptzollamt Hamburg-Hafen Brooktorkai 18 D-20457 Hamburg Tel. (040) 339 76-0 Fax (040) 33 97 64 23
	Freihafen Kiel (Kiels frihamn)		Hauptzollamt Kiel Auguste-Viktoria-Straße 6—8 D-24103 Kiel Tel. (0431) 66 39-0 Fax (0431) 663 92 02 663 91 22

Land	Frizon (kontrolltyp I)	Frizon (kontrolltyp II)	Adress tullmyndighet (artikel 804 DAC)
GREKLAND	Ελεύθερη ζώνη Πειραιώς (Pireus frizon)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείην Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Θεσσαλονίκης (Thessalonikis frizon)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείην Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
	Ελεύθερη ζώνη Ηρακλείου (Heraklions frizon)		Υπουργείο Οικονομικών GD Τελνείην Καραγεώργη Σερβίας 10 GR-10184 Αθήνα
SPANIEN	Zona franca de Barcelona (Barcelonas frizon)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Cádiz (Cádiz frizon)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Vigo (Vigos frizon)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
	Zona franca de Las Palmas de Gran Canaria (Las Palmas de Gran Canarias frizon)		Departamento de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de Administración Tributaria Avda. Llano Castellano 17 E-28071 Madrid
FRANKRIKE	Zone franche du Verdon – Port de Bordeaux (Verdons frizon – 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
IRLAND		Ringaskiddy Free Port (Ringaskiddys frihamn)	Secretary Department of the Marine and Natural Resources Leeson Lane Dublin 2 Ireland
		Shannon Free Zone (Shannons frizon)	Secretary, Department of Enterprise, Trade and Employment Kildare Street Dublin 2 Ireland

Land	Frizon (kontrolltyp I)	Frizon (kontrolltyp II)	Adress tullmyndighet (artikel 804 DAC)
ITALIEN	Punto franco di Trieste (Triestes frizon)		Direzione Regionale dell'Agenzia delle Dogane per le regioni Friuli Venezia Giulia Largo Panfili, 1 I-34132 Trieste
	Punto franco di Venezia (Venedigs frizon)		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) (Madeiras frizon (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 (Lappeenrantas frizon)		Lappeenrannan tull PL 66, FIN-53501 Lappeenranta
	Hangon Vapaasatama (Hangon frihamn)		Eteläinen tullipiiri PL 62, FIN-00501 Helsinki
FÖRENADE KUNGARIKET		Liverpool Free Zone (Liverpools frizon)	HM Customs & Excise S5 Berth, Royal Seaforth Dock Liverpool L21 1JD
		Prestwick Airport (Prestwicks flygplats)	HM Customs & Excise Caledonian House Greenmarket, Dundee DD1 1HD
		Ronaldsway Airport (Ballasala, Isle of Man) (Ronaldsways flygplats – Ballasala, Isle de Man)	Custom House North Quay Douglas Isle of Man
		Southampton Free Zone (Southamptons frizon)	HM Customs & Excise Custom House Orchard Place Southampton SO14 1HJ
		Tilbury Free Zone (Tilburys frizon)	HM Customs & Excise Custom House, Tilbury Dock Tilbury, Essex RM18 7EJ
		Port of Sheerness Free Zone (Port of Sherness frizon)	HM Customs & Excise Anchorage House High Street Chatham, Kent ME4 4NW
		Humberside Free Zone (Humbersides frizon)	HM Customs & Excise Custom House King George Dock Hull HU9 5PW

III

(Upplysningar)

KOMMISSIONEN

Bedrivande av reguljär lufttrafik

Frankrikes anbudsinfordringar i enlighet med artikel 4.1 d) i rådets förordning (EEG) nr 2408/92, angående bedrivande av regelbunden lufttrafik från Strasbourg

(2002/C 50/06)

(Text av betydelse för EES)

1. **Inledning:** Med tillämpning av artikel 4.1 a i rådets förordning (EEG) nr 2408/92 av den 23.7.1992 om EG-lufttrafikföretags tillträde till flyglinjer inom gemenskapen har Frankrike beslutat att från och med den 25.3.2001 ändra den allmänna trafikplikt för lufttrafik mellan Strasbourg och Lissabon respektive Milano som offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 385, 19.12.1997. Reglerna för denna nya allmänna trafikplikt har publicerats i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 348 av den 5.12.2000.

Anbudsförvarandena genomförs oberoende av varandra för var och en av följande linjer:

— Strasbourg-Lissabon,

— Strasbourg-Milano (Malpensa/Linate/Bergame),

För var och en av dessa linjer gäller att om inget lufttrafikföretag den 1.5.2002 har inlett eller står i begrepp att inleda lufttrafik på linjen i fråga i enlighet med den allmänna trafikplikten, och utan att begära någon ekonomisk ersättning, har Frankrike, i enlighet med det förfarande som föreskrivs i artikel 4.1 d i samma förordning beslutat att begränsa tillträdet till denna flyglinje till ett enda trafikföretag och att efter anbudsinfordran upplåta rätten att trafikera denna förbindelse från och med den 1.6.2002.

De sökande kan lämna anbud för att tillhandahålla trafik på båda ovannämnda linjer, i synnerhet om detta leder till att den totala ersättning som begärs minskar. Anbudsgivarna skall emellertid för varje förbindelse tydligt ange det ersättningsbelopp som erfordras, eventuellt uppdelat med hänsyn till olika urvalsmöjligheter för deras anbud, för den händelse att endast en av de förbindelser som anbudet gäller väljs ut.

2. **Föremålet för anbudsinfordringarna:** Bedrivande av regelbunden lufttrafik på var och en av de linjer som nämns i punkt 1 från och med den 1.6.2002 i enlighet med den allmänna trafikplikt som föreskrivits för dessa linjer och

som offentliggjorts i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 348 av den 5.12.2000.

3. **Deltagande i anbudsförvarandena:** Alla lufttrafikföretag i gemenskapen som innehar giltigt tillstånd för bedrivande av flygtrafik, utfärdat enligt rådets förordning (EEG) nr 2407/92 av den 23.7.1992 om utfärdande av tillstånd för lufttrafikföretag, äger rätt att delta i anbudsförvarandet.

4. **Anbudsförvarandet:** För detta anbudsförvarande gäller bestämmelserna i artikel 4.1 d-i i rådets förordning (EEG) nr 2408/92.

5. **Anbudshandlingar:** Fullständiga anbudshandlingar, inklusive de särskilda bestämmelserna för anbudsförvarandet och avtalet om uppdrag att bedriva allmännyttig verksamhet med dess tekniska bilaga (information om den demografiska och socioekonomiska situationen i upptagningsområdet för Strasbourgs flygplats, information om Strasbourgs flygplats, en marknadsundersökning och information om Europaparlamentet samt texten rörande allmän trafikplikt, vilken offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 5.12.2000), kan erhållas gratis från:

Ministère des Affaires Étrangères, bureau des interventions, 23, rue la Pérouse, F-75775 Paris Cedex 16, tfn (33-1) 43 17 77 99, fax (33-1) 43 17 77 69.

6. **Ekonomisk ersättning:** Det belopp som krävs som ersättning för att, under tre år från och med det datum då driften skall inledas och fram till sista dagen före 2004 års sommarsäsong, trafikera varje linje i fråga skall tydligt anges i anbudet (uppdelat på en första period från den 1.6.2002 till sista dagen i 2002/2003 års vintersäsong och en andra period från första dagen i 2003 års sommarsäsong till sista dagen i 2003/2004 års vintersäsong). Det exakta ersättningsbelopp som slutligen kommer att beviljas fastställs för varje period i efterhand, beroende på de styrka faktiska utgifterna och intäkterna i verksamheten, dock högst det belopp som anges i anbudet.

7. **Biljettpriser:** Anbudet skall innehålla upplysningar om biljettpriser samt villkoren för deras utveckling.
8. **Giltighet, ändring och uppsägning av kontraktet:** Kontraktet löper från och med den 1.6.2002 till och med den dag som föregår starten av IATA-sommarsäsongen 2004. En kontroll av avtalets efterlevnad för varje period skall genomföras i samverkan med lufttrafikföretaget I händelse av oförutsedda ändringar av driftsvillkoren kan ersättningsbeloppet komma att omprövas.

I enlighet med den allmänna trafikplikt som offentliggjordes i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* den 5.12.2000, får det utvalda lufttrafikföretaget endast avbryta trafiken efter ett varsel på minst 6 månader.

9. **Påföljder:** Om trafikföretaget inte i tid varslar om uppsägning av avtalet i enlighet med punkt 8, kan detta medföra ersättningsskyldighet. Denna beräknas enligt följande:
- Under den första verksamhetsperioden beräknas avgiften för varje karensmånad genom att den genomsnittliga månadsförlusten under verksamhetens första månader multipliceras med tre.
 - För den följande perioden multipliceras, för varje karensmånad, den genomsnittliga månadsförlusten under den föregående perioden med tre.

Om lufttrafikföretaget på grund av force majeure inte kan bedriva den berörda lufttrafiken, kan ersättningsbeloppet sänkas i proportion till de icke genomförda flygningarna.

Om lufttrafikföretaget inte genomför den berörda flygtrafiken av andra skäl än force majeure, eller om lufttrafik-

företaget inte respekterar bestämmelserna om allmän trafikplikt, kan Strasbourgs handelskammare eller utrikesministeriet

- minska ersättningsbeloppet i proportion till de icke genomförda flygningarna;
- kräva en förklaring av lufttrafikföretaget. Om förklaringen inte är godtagbar kan kontraktet sägas upp.

Dessa påföljder är tillämpbara utan att det påverkar tillämpningen av artikel R.330-20 i Code de l'aviation civile.

10. **Ingivande av anbud:** Anbudet skall senast kl. 17.00 (lokal tid), inkomma till:

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

Senast fem veckor räknat från dagen för offentliggörandet av denna anbudsinfördran i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*. Anbudet skall skickas med rekommenderat brev mot mottagningsbevis, varvid poststämpeln på mottagningsbeviset skall gälla som bevis, eller också inlämnas på ort och ställe mot kvitto.

11. **Anbudsförfarandets giltighet:** I enlighet med artikel 4.1 d första meningen i förordning (EEG) nr 2408/92 gäller varje anbudsinfördran endast under förutsättning att inget lufttrafikföretag från någon medlemsstat före den 1.5.2002 har inkommit med en begäran om tillstånd att trafikera linjen i fråga från och med den 1.6.2002 i enlighet med den allmänna trafikplikten och utan att erhålla någon ekonomisk ersättning.

MEDDELANDE

Den 26 februari 2002 utkommer i *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* C 51 A: "Gemensamma sortlistan över arter av lantbruksväxter – Elfte tillägget till den 21:a fullständiga utgåvan".

Prenumeranter på EGT kan gratis erhålla detta nummer i samma antal och språkversioner som man prenumererar på. De som önskar erhålla denna tidning ombedes att returnera nedanstående beställningssedel vederbörligen ifylld inklusive prenumerationskod (står till vänster på adressetiketterna och börjar med O/.....). Detta nummer av EGT kommer att levereras gratis upp till ett år från utgivningsdatumet.

Övriga kan mot betalning beställa denna tidning antingen hos det lokala försäljningskontoret eller direkt från publikationsbyråns försäljningskontor i Luxemburg, som kommer att vidarebefordra beställningen till det lokala försäljningskontoret.

BESTÄLLNINGSSEDEL

**Byrån för Europeiska gemenskapernas
officiella publikationer**

Försäljningsavdelningen
2, rue Mercier
L-2985 Luxemburg

- Jag prenumererar på** *Europeiska gemenskapernas officiella tidning*.

Min prenumerationskod är: O/.....

- Vänligen skicka mig ... gratis exemplar av **Europeiska gemenskapernas officiella tidning C 51 A/2002**.
- Jag beställer** härmed mot betalning ... **extra exemplar**.

Språk:

- Jag prenumererar inte** på *Europeiska gemenskapernas officiella tidning* och beställer härmed **mot betalning ... exemplar**.

Språk:

Namn:

Adress:

Postadress:

Datum: Underskrift: