

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

### Sommario

I *Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità*

- ★ **Regolamento (CE) n. 2678/98 del Consiglio, del 10 dicembre 1998, recante modifica dei regolamenti (CE) n. 1890/97 e (CE) n. 1891/97 che istituiscono dazi antidumping e dazi compensativi definitivi sulle importazioni di salmone d'allevamento dell'Atlantico originario della Norvegia** ..... 1
- ★ **Regolamento (CE) n. 2679/98 del Consiglio, del 7 dicembre 1998, sul funzionamento del mercato interno in relazione alla libera circolazione delle merci tra gli Stati membri** ..... 8
- Risoluzione del Consiglio e dei rappresentanti dei governi degli Stati membri, riuniti in sede di Consiglio, del 7 dicembre 1998, sulla libera circolazione delle merci 10
- Regolamento (CE) n. 2680/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli ..... 12
- Regolamento (CE) n. 2681/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che fissa il prezzo massimo di acquisto e i quantitativi di carni bovine acquistati all'intervento per la duecentoquattordicesima gara parziale effettuata nel quadro delle misure generali d'intervento conformemente al regolamento (CEE) n. 1627/89 ..... 14
- Regolamento (CE) n. 2682/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, relativo alle offerte presentate per l'esportazione di riso lavorato a grani lunghi a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2566/98 16
- Regolamento (CE) n. 2683/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, relativo alle offerte presentate per la spedizione di riso semigreggio a grani lunghi a destinazione dell'isola della Riunione nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2563/98 ..... 17
- Regolamento (CE) n. 2684/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani tondi, medi e lunghi A nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 2565/98 ..... 18

Prezzo: 19,50 ECU

(segue)

**IT**

Gli atti i cui titoli sono stampati in caratteri chiari appartengono alla gestione corrente. Essi sono adottati nel quadro della politica agricola ed hanno generalmente una durata di validità limitata.

I titoli degli altri atti sono stampati in grassetto e preceduti da un asterisco.

Spedizione in abbonamento postale gruppo I / 70 % — Milano.

Regolamento (CE) n. 2685/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani tondi, medi e lunghi A nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 2564/98.....	19
<b>* Regolamento (CE) n. 2686/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che modifica gli allegati I e II del regolamento (CEE) n. 2377/90 del Consiglio che definisce la procedura comunitaria per la determinazione dei limiti massimi di residui di medicinali veterinari negli alimenti di origine animale <sup>(1)</sup>.....</b>	<b>20</b>
Regolamento (CE) n. 2687/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che fissa l'importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato per la 194ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CEE) n. 429/90	24
Regolamento (CE) n. 2688/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che fissa i prezzi minimi di vendita del burro e gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la ventiduesima gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97.....	25
Regolamento (CE) n. 2689/98 della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che stabilisce il quantitativo disponibile nel primo semestre 1999 per taluni prodotti del settore del latte e del settore lattiero-caseari nel quadro dei regimi previsti dagli accordi europei tra la Comunità e la Repubblica d'Ungheria, la Repubblica di Polonia, la Repubblica ceca, la Repubblica slovacca, la Bulgaria e la Romania e del regime previsto dagli accordi sul libero scambio tra la Comunità e i paesi baltici	27
<b>* Direttiva 98/90/CE della Commissione, del 30 novembre 1998, che adegua al progresso tecnico la direttiva 70/387/CEE del Consiglio relativa alle porte dei veicoli a motore e dei loro rimorchi <sup>(1)</sup>.....</b>	<b>29</b>

II *Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità*

**Consiglio**

98/709/CE, CECA, Euratom:

<b>* Decisione del Consiglio, del 7 dicembre 1998, che modifica il suo regolamento interno .....</b>	<b>40</b>
--	-----------

**Commissione**

98/710/CE:

<b>* Decisione della Commissione, del 16 settembre 1998, relativa ad un procedimento di applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio (Caso VII/AMA/11/98 — Norme italiane sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano) <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(1998) 2625]</b>	<b>42</b>
---	-----------

98/711/CE:

<b>* Decisione della Commissione, del 24 novembre 1998, che modifica la decisione 97/296/CE che stabilisce l'elenco dei paesi terzi dai quali è autorizzata l'importazione dei prodotti della pesca destinati all'alimentazione umana <sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(1998) 3585].....</b>	<b>58</b>
---	-----------

98/712/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 26 novembre 1998, che modifica alcune informazioni contenute nell'elenco che figura nell'allegato del regolamento (CE) n. 44/98 che fissa l'elenco per il 1998 dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri autorizzati a pescare la sogliola in determinate zone della Comunità con reti a strascico a pali di lunghezza complessiva superiore a nove metri [notificata con il numero C(1998) 3617].....** 61

98/713/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 26 novembre 1998, che modifica alcuni dati dell'elenco che figura nell'allegato del regolamento (CEE) n. 55/87 che fissa l'elenco dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri, autorizzati ad usare reti a strascico a pali in determinate zone della Comunità [notificata con il numero C(1998) 3618].....** 64

## I

(Atti per i quali la pubblicazione è una condizione di applicabilità)

**REGOLAMENTO (CE) N. 2678/98 DEL CONSIGLIO  
del 10 dicembre 1998**

**recante modifica dei regolamenti (CE) n. 1890/97 e (CE) n. 1891/97 che istituiscono dazi antidumping e dazi compensativi definitivi sulle importazioni di salmone d'allevamento dell'Atlantico originario della Norvegia**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 384/96 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea<sup>(1)</sup> (in appresso denominato «regolamento antidumping di base»), in particolare l'articolo 8, paragrafo 9 e l'articolo 9,

visto il regolamento (CE) n. 2026/97 del Consiglio, del 6 ottobre 1997, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di sovvenzioni provenienti da paesi non membri della Comunità europea<sup>(2)</sup> (in appresso denominato «regolamento antisovvenzioni di base»), in particolare l'articolo 13, paragrafo 9 e l'articolo 15,

vista la proposta presentata dalla Commissione dopo aver sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

**A. MISURE PROVVISORIE**

- (1) Nel quadro delle inchieste antisovvenzioni e antidumping avviate con due distinti avvisi pubblicati nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*<sup>(3)</sup>, la Commissione ha accettato, con la decisione 97/634/CE<sup>(4)</sup>, gli impegni offerti dal Regno di Norvegia e da 190 esportatori norvegesi.

<sup>(1)</sup> GU L 56 del 6. 3. 1996, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 905/98 (GU L 128 del 30. 4. 1998, pag. 18).

<sup>(2)</sup> GU L 288 del 21. 10. 1997, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU C 235 del 31. 8. 1996, pag. 18 e GU C 235 del 31. 8. 1996, pag. 20.

<sup>(4)</sup> GU L 267 del 30. 9. 1997, pag. 81. Decisione modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 2249/98 (GU L 282 del 20. 10. 1998, pag. 57).

- (2) Dall'esame delle relazioni ricevute per il quarto trimestre del 1997 è emerso che tre esportatori norvegesi — la Icelandic Freezing Plants Norway AS, la Incofood AS e la Ma-vo Norge AS — avevano effettuato vendite sul mercato comunitario al di sotto del prezzo minimo stabilito nell'impegno e violavano pertanto gli obblighi assunti con l'impegno. Quando le è stata offerta la possibilità di correggere eventuali errori materiali, una società ha presentato documenti che dimostravano che sino a quel momento aveva segnalato alla Commissione le vendite alle sue imprese collegate nella Comunità, anziché le rivendite al primo acquirente indipendente, come richiesto ai sensi dell'impegno. Queste vendite alle imprese collegate rappresentavano la stragrande maggioranza del totale delle vendite all'esportazione del prodotto in questione nella Comunità effettuate dalla società.

- (3) Di conseguenza, con regolamento (CE) n. 1789/98<sup>(5)</sup> (in appresso denominato «regolamento del dazio provvisorio»), la Commissione ha istituito dazi antidumping e dazi compensativi provvisori sulle importazioni di salmone d'allevamento dell'Atlantico di cui ai codici NC ex 0302 12 00, ex 0304 10 13, ex 0303 22 00 ed ex 0304 20 13 originario della Norvegia ed esportato dalle tre società di cui sopra. Con lo stesso regolamento, la Commissione ha depennato le società in questione dall'allegato della decisione 97/634/CE in cui figura l'elenco delle società i cui impegni sono stati accettati.

**B. PROCEDURA SUCCESSIVA**

- (4) Subito dopo l'istituzione dei dazi provvisori, le tre società norvegesi sono state informate per iscritto dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali erano stati istituiti tali dazi.

<sup>(5)</sup> GU L 228 del 15. 8. 1998, pag. 4.

- (5) Una società non ha presentato alcuna osservazione in risposta alla comunicazione della Commissione. Detta società, inoltre, aveva già informato la Commissione di aver restituito, in data 1° gennaio 1998, la sua licenza di esportazione rilasciata dalle autorità norvegesi.
- (6) Entro il termine fissato nel regolamento del dazio provvisorio, le altre due società hanno presentato osservazioni scritte e hanno chiesto e ottenuto di essere ascoltate.
- (7) Dopo aver ricevuto le comunicazioni scritte, la Commissione ha raccolto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'accertamento definitivo delle violazioni apparenti.
- (8) Per quanto riguarda la società che aveva segnalato le vendite alle imprese collegate, questo ulteriore esame ha confermato le risultanze provvisorie di cui al punto 11 del regolamento del dazio provvisorio. Si è accertato, infatti, che quasi tutte le operazioni segnalate per il quarto trimestre del 1997 e quelle comprese nelle relazioni trimestrali presentate per il terzo trimestre del 1997 e per il primo e il secondo trimestre del 1998 entro i termini previsti erano in realtà vendite a imprese collegate nella Comunità e non a operatori indipendenti, mentre l'impegno stabiliva chiaramente che si dovevano segnalare queste ultime. In risposta alla comunicazione inviata dopo l'istituzione dei dazi provvisori, la società ha sostenuto che aveva semplicemente fatto un errore nella dichiarazione, e il 15 settembre 1998 ha inviato alla Commissione nuove relazioni per il terzo e il quarto trimestre del 1997 e per il primo e il secondo trimestre del 1998. La società ha sostenuto inoltre che le vendite ai primi acquirenti indipendenti segnalate nelle relazioni rivedute rispettavano la disposizione sui prezzi minimi. Non si sarebbe dunque provocato alcun pregiudizio all'industria comunitaria.
- (9) Nel suo impegno, la società si era assunta l'obbligo di inviare alla Commissione, entro i termini previsti, una relazione riservata su tutte le operazioni di vendita ai primi acquirenti non collegati nella Comunità. L'impegno prevede inoltre che la mancata presentazione della relazione trimestrale secondo le modalità previste entro i termini di tempo stabiliti sia considerata una violazione dell'impegno, salvo casi di forza maggiore. Nonostante questa chiara formulazione, di cui era perfettamente informata, la società ha segnalato entro i termini stabiliti solo le vendite di trasferimento, e ha pertanto violato i suoi obblighi di dichiarazione. Le vendite di trasferimento, infatti, non consentono di trarre alcuna conclusione sui prezzi di vendita effettivi praticati ai primi acquirenti non collegati, e non permettono quindi alla Commissione di sorvegliare il comportamento della società.
- (10) Considerando che il mancato rispetto degli espliciti obblighi di dichiarazione dev'essere interpretato come una violazione dell'impegno, conformemente all'articolo 8, paragrafo 7 del regolamento antidumping di base e all'articolo 13, paragrafo 7 del regolamento antisovvenzioni di base, si ritiene superfluo stabilire se i livelli dei prezzi di vendita effettivi abbiano violato la disposizione sui prezzi minimi prevista dall'impegno. Tale analisi, infatti, avrebbe potuto tutt'al più dimostrare che, oltre ad aver violato l'impegno presentando relazioni tali da impedire un effettivo monitoraggio da parte della Commissione, non era stato rispettato neppure il prezzo minimo stabilito nell'impegno.
- (11) La terza società ha ammesso di aver effettuato una vendita al di sotto del prezzo minimo stabilito dall'impegno, che rappresentava la totalità delle vendite della presentazione in questione. L'esportatore ha però sostenuto che nel caso di tale operazione — che per sua ammissione costituiva una vendita speciale deliberatamente effettuata senza alcun margine di profitto — il prezzo minimo sarebbe stato rispettato se una soluzione imprevista relativa al trasporto non si fosse tradotta in un prezzo di vendita inferiore al previsto. L'esportatore ha sostenuto che le merci erano state spedite passando per un punto di confine diverso da quello previsto dalla società, e che erano state spedite su un automezzo con un carico parziale anziché a pieno carico; i costi di trasporto superiori che la società aveva dovuto sostenere avevano fatto aumentare la detrazione per chilo di prodotto relativa ai costi di trasporto all'interno della Comunità effettuata sul prezzo reso sdoganato al primo acquirente indipendente per calcolare il prezzo alla frontiera comunitaria.
- A parte la difficoltà di verificare tali argomentazioni ipotetiche, emerse poco a poco nel corso di successive spiegazioni, si direbbe che la violazione derivi dal fatto che si era pianificata la vendita a un livello troppo vicino a quello del prezzo minimo, tanto da non assicurare alcun profitto. Data la chiara formulazione dell'obbligo relativo al prezzo minimo nell'impegno, che comprende la detrazione per le spese di vendita dirette nel caso delle vendite reso sdoganato, spetta alla società assicurarsi che il prezzo minimo sia rispettato, indipendentemente dalla sua maggiore o minore capacità di ottenere condizioni di trasporto favorevoli.

### C. MISURE DEFINITIVE

- (12) Le parti interessate sono state informate dei fatti e delle considerazioni principali in base ai quali si intendeva confermare il ritiro dell'accettazione dei loro impegni da parte della Commissione e raccomandare l'istituzione di dazi antidumping e compensativi definitivi e la riscossione definitiva

degli importi depositati a titolo di dazi provvisori. Inoltre, è stato concesso loro un termine entro il quale presentare osservazioni dopo questa comunicazione.

- (13) Dopo aver attentamente esaminato le osservazioni presentate, si conclude che sarebbe opportuno istituire dazi antidumping e dazi compensativi definitivi sulle importazioni di salmone d'allevamento dell'Atlantico originario della Norvegia esportato dalle società elencate nell'allegato I.
- (14) Le inchieste da cui sono scaturiti gli impegni si sono concluse con un accertamento definitivo del dumping e del pregiudizio mediante il regolamento (CE) n. 1890/97 <sup>(1)</sup> e con un accertamento definitivo delle sovvenzioni e del pregiudizio mediante il regolamento (CE) n. 1891/97 <sup>(2)</sup>. Pertanto, conformemente all'articolo 8, paragrafo 9 del regolamento antidumping di base e all'articolo 13, paragrafo 9 del regolamento antisovvenzioni di base, l'aliquota dei dazi definitivi per le tre società norvegesi dovrebbe essere fissata al livello dei dazi stabiliti in questi due regolamenti.

#### D. RISCOSSIONE DEFINITIVA DEI DAZI PROVVISORI

- (15) Nei confronti dei tre esportatori elencati nell'allegato I del presente regolamento è stata accertata una violazione dell'impegno. Si ritiene pertanto necessario riscuotere definitivamente al livello dei dazi definitivi gli importi depositati a titolo di dazi antidumping e di dazi compensativi provvisori.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 10 dicembre 1998.

#### E. AGGIORNAMENTO DELL'ELENCO DEGLI ESPORTATORI ESENTATI DAI DAZI ANTIDUMPING E DAI DAZI COMPENSATIVI

- (16) Gli allegati del regolamento (CE) n. 1890/97 e del regolamento (CE) n. 1891/97, che esonerano dal pagamento del dazio le parti ivi elencate, devono essere modificati ritirando l'esenzione alle tre società elencate nell'allegato I del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

1. L'allegato del regolamento (CE) n. 1890/97 è sostituito dall'allegato II.
2. L'allegato del regolamento (CE) n. 1891/97 è sostituito dall'allegato II.

#### Articolo 2

Sono definitivamente riscossi gli importi depositati a titolo dei dazi antidumping e dei dazi compensativi provvisori istituiti dal regolamento (CE) n. 1126/98 per il salmone d'allevamento dell'Atlantico (non allo stato libero), di cui ai codici NC ex 0302 12 00 (codice Taric: 0302 12 00\*19), ex 0304 10 13 (codice Taric: 0304 10 13\* 19), ex 0303 22 00 (codice Taric: 0303 22 00\*19) ed ex 0304 20 13 (codice Taric: 0304 20 13\*19), originario della Norvegia ed esportato dalle società elencate nell'allegato I del presente regolamento.

#### Articolo 3

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

W. SCHÜSSEL

<sup>(1)</sup> GU L 267 del 30. 9. 1997, pag. 1. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2052/98 (GU L 264 del 29. 9. 1998, pag. 17).

<sup>(2)</sup> GU L 267 del 30. 9. 1997, pag. 19. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento 2052/98 (GU L 264 del 29. 9. 1998, pag. 17).

*ALLEGATO I***ELENCO DELLE SOCIETÀ ASSOGGETTATE A DAZI ANTIDUMPING E A DAZI COMPENSATIVI DEFINITIVI**

N. impegno	Società	Codice addizionale Taric
68	Icelandic Freezing Plants N. AS	8165
70	Incofood AS	8172
89	Ma-vo Norge AS	8190

## ALLEGATO II

## ELENCO DELLE SOCIETÀ CHE BENEFICIANO DI IMPEGNI

N. impegno	Ragione sociale	Codice addizionale Taric
1	A. Øvreskotnes AS	8095
3	Agnefest Seafood	8325
5	Alsvåg	8098
7	Aqua Export A/S	8100
8	Aqua Partner A/S	8101
11	Arctic Group International	8109
13	Artic Superior A/S	8111
14	Arne Mathiesen A/S	8112
15	A/S Aalesundfisk	8113
16	A/S Austevoll Fiskeindustri	8114
17	A/S Keco	8115
20	A/S Refsnes Fiskeindustri	8118
21	A/S West Fish Ltd	8119
22	Astor A/S	8120
23	Atlantic King Stranda A/S	8121
24	Atlantic Seafood A/S	8122
26	Borkowski & Rosnes A/S	8124
27	Brødrene Aasjord A/S	8125
28	Brødrene Eilertsen A/S	8126
30	Brødrene Remø AS	8128
31	Christiansen Partner A/S	8129
32	Clipper Seafood A/A	8130
33	Coast Seafood A/S	8131
35	Dafjord Laks A/S	8133
36	Delfa Norge A/S	8134
39	Domstein Salmon A/S	8136
41	Ecco Fisk & Delikatesse	8138
42	Edvard Johnson A/S	8139
43	Eurolaks AS	8140
44	Euronor AS	8141
46	Fiskeforsyningen AS	8143
47	Fjord Aqua Group AS	8144
48	Fjord Trading Ltd AS	8145
49	Fonn Egersund AS	8146
50	Fossen AS	8147
51	Fresh Atlantic AS	8148
52	Fresh Marine Company AS	8149
53	Fryseriet AS	8150
58	Grieg Seafood AS	8300
60	Haafa fisk AS	8302
61	Hallvard Lerøy AS	8303
62	Herøy Filetfabrikk AS	8304
64	Hirsholm Norge AS	8306
65	Hitramat & Delikatesse AS	8154
66	Hydro Seafood Sales AS	8159

N. impegno	Ragione sociale	Codice addizionale Taric
67	Hydrotech-gruppen AS	8428
72	Inter Sea AS	8174
75	Janas AS	8177
76	Joh. H. Pettersen AS	8178
77	Johan J. Helland AS	8179
79	Karsten J. Ellingsen AS	8181
80	Kr. Kleiven & Co. AS	8182
82	Labeyrie Norge AS	8184
83	Lafjord Group AS	8185
84	Langfjord Laks AS	8186
85	Leica Fiskeprodukter	8187
86	Leonhard Products AS	8423
87	Lofoten Seafood Export AS	8188
88	Lorentz A. Lossius AS	8189
90	Marex AS	8326
92	Marine Seafood AS	8196
93	Marstein Seafood AS	8197
96	Memo Food AS	8200
98	Midsundfisk AS	8202
99	Myre Sjømat AS	8203
100	Naco Trading AS	8206
101	Namdal Salmon AS	8207
104	Nergård AS	8210
105	Nils Williksen AS	8211
107	Nisja Trading AS	8213
108	Nor-Food AS	8214
111	Nordic Group ASA	8217
112	Nordreisa Laks AS	8218
113	Norexport AS	8223
114	Norfi Produkter AS	8227
115	Norfood Group AS	8228
116	Norfra Eksport AS	8229
117	NorMan Trading Ltd AS	8230
119	Norsk Akvakultur AS	8232
120	Norsk Sjømat AS	8233
121	Northern Seafood AS	8307
122	Nortrade AS	8308
123	Norway Royal Salmon Sales AS	8309
124	Norway Royal Salmon AS	8312
126	Norway Seafoods ASA	8314
128	Norwell AS	8316
129	Notfisk Arctic AS	8234
130	Nova Sea AS	8235
134	Ok-Fish Kvalheim AS	8239
137	Pan Fish Sales AS	8242
140	Polar Seafood Norway AS	8247
141	Prilam Norvège AS	8248
142	Pundslett Fisk	8251
143	Roger AS	8253
144	Rolf Olsen Seafood AS	8254

N. impegno	Ragione sociale	Codice addizionale Taric
145	Ryfisk AS	8256
146	Rørvik Fisk- og fiskematforretning AS	8257
147	Saga Lax Norge AS	8258
148	Saga Lax Nord A/S	8259
149	Salomega AS	8260
151	Sangoltgruppa AS	8262
153	Scanfood AS	8264
154	Sea Eagle Group AS	8265
155	Sea Star International AS	8266
156	Sea-Bell AS	8267
157	Seaco AS	8268
158	Seacom AS	8269
159	Seacom Nord AS	8270
160	Seafood Farmers of Norway Ltd AS	8271
161	Seanor AS	8272
162	Sekkingstad AS	8273
164	Sirena Norway AS	8275
165	Kinn Salmon AS	8276
166	Skarpsno Mat	8277
167	SL Fjordgruppen AS	8278
168	SMP Marine Produkter AS	8279
171	Stavanger Røkeri AS	8282
172	Stjernelaks AS	8283
174	Stolt Sea Farm AS	8285
175	Storm Company AS	8286
176	Superior AS	8287
177	Svenodak AS	8288
178	Terra Seafood AS	8289
180	Timar Seafood AS	8294
182	Torris Products Ltd AS	8298
183	Troll Salmon AS	8317
187	Vie de France Norway AS	8321
188	Vikenco AS	8322
189	Wannebo International AS	8323
190	West Fish Norwegian Salmon AS	8324
191	Nor-Fa Food AS	8102

## REGOLAMENTO (CE) N. 2679/98 DEL CONSIGLIO

del 7 dicembre 1998

## sul funzionamento del mercato interno in relazione alla libera circolazione delle merci tra gli Stati membri

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 235,

vista la proposta della Commissione <sup>(1)</sup>,visto il parere del Parlamento europeo <sup>(2)</sup>,visto il parere del Comitato economico e sociale <sup>(3)</sup>,

- (1) considerando che, a norma dell'articolo 7 A del trattato, il mercato interno comporta uno spazio senza frontiere interne, nel quale, in particolare, è assicurata la libera circolazione delle merci secondo gli articoli da 30 a 36 del trattato;
- (2) considerando che talune violazioni di tale principio, come i casi in cui la libera circolazione delle merci è ostacolata da azioni di privati in un determinato Stato membro, possono perturbare gravemente il corretto funzionamento del mercato interno e causare danni gravi ai privati lesi da tali azioni;
- (3) considerando che, per garantire l'adempimento degli obblighi derivanti dal trattato e, in particolare, per assicurare il corretto funzionamento del mercato interno, gli Stati membri dovrebbero, da un lato, evitare di adottare atti o comportamenti tali da costituire un ostacolo agli scambi e, dall'altro, prendere qualsiasi provvedimento necessario e proporzionato al fine di facilitare la libera circolazione delle merci nel loro territorio;
- (4) considerando che tali provvedimenti non devono pregiudicare l'esercizio dei diritti fondamentali, compreso il diritto o la libertà di sciopero;
- (5) considerando che il presente regolamento non impedisce alcuna azione che in taluni casi può rendersi necessaria a livello comunitario per far fronte a problemi di funzionamento del mercato interno, tenendo conto, se del caso, dell'applicazione del presente regolamento;
- (6) considerando che gli Stati membri hanno competenza esclusiva per quanto riguarda il mantenimento dell'ordine pubblico e la salvaguardia della sicurezza interna, nonché nel determinare quali siano e se e quando vadano adottate le misure necessarie e proporzionate al fine di facilitare la

libera circolazione delle merci nel loro territorio in una determinata situazione;

- (7) considerando che gli Stati membri e la Commissione dovrebbero scambiare in modo rapido ed adeguato le informazioni sugli ostacoli alla libera circolazione delle merci;
- (8) considerando che uno Stato membro nel cui territorio si producono ostacoli alla libera circolazione delle merci dovrebbe adottare tutte le misure necessarie e proporzionate per ristabilire al più presto la libera circolazione delle merci nel suo territorio al fine di evitare il rischio che la perturbazione o i danni di cui sopra persistano, si estendano o si aggravino e che si interrompano così i flussi di scambio e le relazioni contrattuali sulle quali sono basati; che tale Stato membro dovrebbe informare la Commissione e, se richiesto, gli altri Stati membri delle misure che ha adottato o intende adottare per raggiungere tale obiettivo;
- (9) considerando che la Commissione, adempiendo all'obbligo impostole dalle disposizioni del trattato, dovrebbe notificare allo Stato membro interessato che, a suo parere, è stata commessa una violazione, e che lo Stato membro dovrebbe rispondere a tale notifica;
- (10) considerando che per l'adozione del presente regolamento il trattato non prevede poteri d'azione diversi da quelli di cui al suo articolo 235,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Ai fini del presente regolamento:

- 1) con il termine «ostacolo» si intende un ostacolo alla libera circolazione delle merci negli Stati membri attribuite ad uno Stato membro, sia esso dovuto ad un'azione o ad un'inazione di quest'ultimo, che può costituire una violazione degli articoli da 30 a 36 del trattato e che;
  - a) induce una grave perturbazione della libera circolazione delle merci impedendone, ritardandone o deviandone l'importazione, l'esportazione o il transito attraverso uno Stato membro, materialmente o in altro modo,

<sup>(1)</sup> GU C 10 del 15. 1. 1998, pag. 14.<sup>(2)</sup> GU C 359 del 23. 11. 1998.<sup>(3)</sup> GU C 214 del 10. 7. 1998, pag. 90.

- b) causa grave pregiudizio ai privati lesi e
  - c) esige un'azione immediata al fine di evitare la persistenza, l'estensione o l'aggravamento della perturbazione o del pregiudizio sopra indicati;
- 2) il termine «inazione» riguarda il caso in cui le autorità competenti di uno Stato membro, in presenza di un ostacolo causato da azioni compiute da privati, si astengono dall'adottare tutte le misure necessarie e proporzionate nell'ambito delle loro competenze, al fine di rimuovere l'ostacolo e assicurare la libera circolazione delle merci nel loro territorio.

#### Articolo 2

Il presente regolamento non può essere interpretato in modo tale da pregiudicare in qualsiasi modo l'esercizio dei diritti fondamentali riconosciuti dagli Stati membri, compreso il diritto o la libertà di sciopero. Tali diritti possono includere il diritto o la libertà di adottare altre azioni contemplate dagli specifici sistemi che regolano le relazioni industriali negli Stati membri.

#### Articolo 3

1. Quando si produce o si teme un ostacolo
  - a) qualsiasi Stato membro (sia esso o meno lo Stato membro interessato) in possesso di informazioni pertinenti le trasmette immediatamente alla Commissione e
  - b) la Commissione trasmette immediatamente agli Stati membri tali informazioni e ogni altra informazione, di qualsiasi fonte, da essa considerata pertinente.
2. Lo Stato membro interessato risponde al più presto alle richieste di informazioni della Commissione e degli altri Stati membri in merito alla natura dell'ostacolo o al pericolo che esso si produca e comunica quale tipo di azione ha adottato o intende adottare. Le informazioni scambiate tra Stati membri sono altresì trasmesse alla Commissione.

#### Articolo 4

1. Quando si produce un ostacolo, fatto salvo l'articolo 2, lo Stato membro interessato:

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, addì 7 dicembre 1998.

- a) adotta tutte le misure necessarie e proporzionate in modo da assicurare la libera circolazione delle merci nel territorio dello Stato membro conformemente al trattato e
- b) informa la Commissione in merito alle azioni che le sue autorità hanno adottato o intendono adottare.

2. La Commissione, trasmette immediatamente agli Stati membri le informazioni ricevute ai sensi del paragrafo 1, lettera b).

#### Articolo 5

1. La Commissione, qualora ritenga che in uno Stato membro si stia producendo un ostacolo, notifica allo Stato membro interessato le ragioni che l'hanno indotta a trarre tale conclusione e chiede allo Stato membro di adottare tutte le misure necessarie e proporzionate per rimuovere l'ostacolo entro un termine da essa stabilito in funzione dell'urgenza.

2. Nel raggiungere la sua conclusione la Commissione tiene conto dell'articolo 2.

3. La Commissione può pubblicare nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* il testo della notifica inviata allo Stato membro interessato e trasmette immediatamente il testo a qualsiasi parte che ne faccia richiesta.

4. Entro cinque giorni lavorativi dalla ricezione del testo, lo Stato membro:

- informa la Commissione dei provvedimenti che ha adottato o che intende adottare a norma del paragrafo 1, oppure
- comunica una conclusione motivata che esponga le ragioni per cui non esistono ostacoli che violano gli articoli da 30 a 36 del trattato.

5. Eccezionalmente la Commissione può accordare una proroga del termine di cui al paragrafo 4, qualora lo Stato membro ne faccia richiesta con domanda motivata e le ragioni da esso addotte appaiano tali da giustificare la proroga.

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

J. FARNLEITNER

**RISOLUZIONE DEL CONSIGLIO E DEI RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI  
DEGLI STATI MEMBRI, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO****del 7 dicembre 1998****sulla libera circolazione delle merci**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA E I RAPPRESENTANTI DEI GOVERNI DEGLI STATI MEMBRI DELLE COMUNITÀ EUROPEE, RIUNITI IN SEDE DI CONSIGLIO,

SOTTOLINEANDO il ruolo centrale del mercato unico nella strategia globale dell'Unione europea intesa a promuovere la competitività, la crescita economica e l'occupazione;

SOTTOLINEANDO altresì, a tale riguardo, l'importanza fondamentale della libera circolazione delle merci per il corretto funzionamento del mercato unico;

RICORDANDO l'obbligo degli Stati membri di garantire la libera circolazione delle merci ai sensi degli articoli da 30 a 36 del trattato che istituisce la Comunità europea e confermando il loro totale impegno a trattare rapidamente ed efficacemente i problemi che si presentano in materia;

PRENDENDO ATTO che i gravi ostacoli frapposti alla libera circolazione delle merci impongono un costo economico significativo ai privati e ostacolano i metodi di distribuzione e produzione moderni; prendendo atto inoltre che tali ostacoli mettono seriamente in dubbio la credibilità del mercato unico, il cui efficace funzionamento è divenuto sempre più importante in vista dell'unione economica e monetaria e dell'allargamento;

SOTTOLINEANDO la necessità che gli Stati membri e le istituzioni comunitarie adottino rapidamente misure efficaci per affrontare questi problemi, ricorrendo anche alla cooperazione amministrativa;

RICORDANDO le conclusioni dei Consigli europei di Amsterdam e di Lussemburgo;

PRENDENDO ATTO del regolamento (CE) n. 2679/98 del Consiglio, del 7 dicembre 1998, sul funzionamento del mercato interno in relazione alla libera circolazione delle merci tra gli Stati membri<sup>(1)</sup>;

PRENDENDO ATTO altresì della sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 9 dicembre 1997 (causa C 265/95), in cui si rammenta l'obbligo degli Stati membri di porre in atto tutte le azioni necessarie e proporzionate che possono intraprendere per garantire la libera circolazione delle merci;

PONENDO IN RILIEVO che non si tratta in alcun modo di interventi che possano limitare o compromettere l'eser-

cizio dei diritti fondamentali, compreso il diritto o la libertà di sciopero, riconosciuti dagli Stati membri,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

1. GLI STATI MEMBRI si impegnano ad agire nei limiti delle loro competenze, tenendo conto della tutela dei diritti fondamentali, compreso il diritto o la libertà di sciopero, per mantenere la libera circolazione delle merci e affrontare rapidamente le azioni che perturbano gravemente la libera circolazione delle merci, ai sensi del regolamento (CE) n. 2679/98.

2. GLI STATI MEMBRI si impegnano a informare i loro operatori economici di tali perturbazioni e degli sforzi compiuti per eliminarle.

3. GLI STATI MEMBRI convengono di assicurare l'accesso a procedure di impugnazione rapide ed efficaci a chiunque abbia subito un danno per effetto di una violazione del trattato causata da un ostacolo ai sensi dell'articolo 1 del regolamento (CE) n. 2679/98. Essi impegnano a adottare ogni provvedimento ragionevole e adeguato per informare le persone danneggiate da una simile violazione del trattato dell'esistenza di detti mezzi di impugnazione e della procedura da seguire al riguardo.

4. GLI STATI MEMBRI convengono inoltre di adottare i provvedimenti necessari, ai sensi delle disposizioni del trattato, per garantire che le richieste di dibattito sulla libera circolazione delle merci siano trattate rapidamente dagli organi competenti del Consiglio, qualora le circostanze giustificino siffatta iniziativa.

5. IL CONSIGLIO prende atto dell'intenzione della Commissione di imporre termini perentori per le procedure ai sensi dell'articolo 169 del trattato riguardanti casi che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 2679/98 e chiede che la Commissione lo informi in merito a specifiche iniziative da prendere al riguardo.

6. GLI STATI MEMBRI prendono atto del fatto che, nei casi di cui al paragrafo 5, il termine fissato dalla Commissione per presentare osservazioni e il termine stabilito per rispondere a un parere motivato può essere limitato a cinque giorni lavorativi.

<sup>(1)</sup> Vedi pagina 8 della presente Gazzetta ufficiale.

- 
7. IL CONSIGLIO invita la Corte di giustizia delle Comunità europee a riflettere sulla possibilità di accelerare l'esame dei casi che rientrano nell'ambito d'applicazione del regolamento (CE) n. 2679/98 e si impegna ad esaminare con urgenza e con spirito aperto qualsiasi proposta di modifica del regolamento di procedura della Corte di giustizia.
8. IL CONSIGLIO invita la Commissione a presentare una relazione sull'applicazione del regolamento (CE) n. 2679/98 due anni dopo la sua entrata in vigore.
-

**REGOLAMENTO (CE) N. 2680/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**  
**recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determina-**  
**zione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,  
visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1498/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,  
visto il regolamento (CEE) n. 3813/92 del Consiglio, del 28 dicembre 1992, relativo all'unità di conto e ai tassi di conversione da applicare nel quadro della politica agricola comune <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 150/95 <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 3, paragrafo 3,  
considerando che il regolamento (CE) n. 3223/94 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali nel quadro dell'Uruguay Round, i criteri in base ai quali la Commissione fissa i valori forfettari all'im-

portazione dai paesi terzi, per i prodotti e per i periodi precisati nell'allegato;

considerando che in applicazione di tali criteri, i valori forfettari all'importazione devono essere fissati ai livelli figuranti nell'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I valori forfettari all'importazione di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 3223/94 sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*  
Franz FISCHLER  
*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 337 del 24. 12. 1994, pag. 66.

<sup>(2)</sup> GU L 198 del 15. 7. 1998, pag. 4.

<sup>(3)</sup> GU L 387 del 31. 12. 1992, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 22 del 31. 1. 1995, pag. 1.

## ALLEGATO

al regolamento della Commissione, dell'11 dicembre 1998, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(ECU/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi (*)	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	204	78,4
	624	128,0
	999	103,2
0707 00 05	204	85,3
	999	85,3
0709 90 70	052	97,0
	204	96,5
	628	156,1
	999	116,5
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,6
	204	45,7
	388	45,4
	999	43,6
0805 20 10	204	64,8
	999	64,8
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	052	59,4
	464	258,6
	999	159,0
0805 30 10	052	58,6
	600	95,5
	999	77,0
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	75,0
	060	16,5
	064	44,1
	400	71,3
	404	77,9
	999	57,0
	999	57,0
0808 20 50	064	60,5
	400	65,3
	720	50,7
	999	58,8

(\*) Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 2317/97 della Commissione (GU L 321 del 22. 11. 1997, pag. 19). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

**REGOLAMENTO (CE) N. 2681/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**che fissa il prezzo massimo di acquisto e i quantitativi di carni bovine acquistati all'intervento per la duecentoquattordicesima gara parziale effettuata nel quadro delle misure generali d'intervento conformemente al regolamento (CEE) n. 1627/89**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 805/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore delle carni bovine<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1633/98<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafo 7,

considerando che, conformemente al regolamento (CEE) n. 2456/93 della Commissione, del 1° settembre 1993, recante modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 805/68 del Consiglio, riguardo alle misure generali e alle misure speciali d'intervento nel settore delle carni bovine<sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2304/98<sup>(4)</sup>, è stata indetta una gara in virtù dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 1627/89 della Commissione, del 9 giugno 1989, relativo all'acquisto di carni bovine mediante gara<sup>(5)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2466/98<sup>(6)</sup>;

considerando che a norma dell'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2456/93, per ogni gara parziale in relazione alle offerte ricevute è fissato un prezzo massimo di acquisto per la qualità R 3; che, secondo l'articolo 13, paragrafo 2, si può decidere di non dare seguito alla gara; che, a norma dell'articolo 14 dello stesso regolamento, sono accettate soltanto le offerte inferiori o uguali a tale prezzo massimo, le quali non possono comunque superare il prezzo medio di mercato, nazionale o regionale, maggiorato dell'importo ivi fissato al paragrafo 1;

considerando che dall'esame delle offerte presentate per la duecentoquattordicesima gara parziale e tenendo conto, a norma dell'articolo 6, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 805/68, delle necessità di un ragionevole sostegno del mercato, nonché dell'andamento stagionale delle macellazioni e dei prezzi, risulta opportuno non dare seguito alla gara per la categoria A e stabilire il prezzo massimo di acquisto e le quantità che possono essere conferite all'intervento per la categoria C;

considerando che l'entità dei quantitativi aggiudicati rende opportuno avvalersi della facoltà prevista dall'articolo 16, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 2456/93 di

prolungare il termine di consegna dei prodotti all'intervento;

considerando che, a norma dell'articolo 2 del regolamento (CE) n. 1103/97 del Consiglio, del 17 giugno 1997, relativo a talune disposizioni per l'introduzione dell'euro<sup>(7)</sup> a decorrere dal 1° gennaio 1999, qualunque riferimento all'ecu contenuto in uno strumento giuridico è sostituito da un riferimento all'euro al tasso di 1 EUR per 1 ECU;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per le carni bovine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Per la duecentoquattordicesima gara parziale indetta in virtù del regolamento (CEE) n. 1627/89:

- a) per la categoria A, non è dato seguito all'asta;
- b) per la categoria C:
  - il prezzo massimo di acquisto è fissato a 235,50 ECU/100 kg di carcasse o mezzene della qualità R 3,
  - la quantità massima di carcasse, mezzene e quarti accettata è di 2 451 tonnellate;

*Articolo 2*

In deroga all'articolo 16, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 2456/93, il termine di consegna ai magazzini di intervento è prorogato di una settimana e scade il 6 gennaio 1999. Tuttavia, negli Stati membri in cui nel periodo dal 24 dicembre 1998 al 3 gennaio 1999, o parte di esso, non può essere effettuata alcuna consegna, il termine è prorogato del corrispondente numero di giorni.

*Articolo 3*

Il presente regolamento entra in vigore il 14 dicembre 1998.

<sup>(7)</sup> GU L 162 del 19. 6. 1997, pag. 1.

<sup>(1)</sup> GU L 148 del 28. 6. 1968, pag. 24.

<sup>(2)</sup> GU L 210 del 28. 7. 1998, pag. 17.

<sup>(3)</sup> GU L 225 del 4. 9. 1993, pag. 4.

<sup>(4)</sup> GU L 288 del 27. 10. 1998, pag. 3.

<sup>(5)</sup> GU L 159 del 10. 6. 1989, pag. 36.

<sup>(6)</sup> GU L 307 del 17. 11. 1998, pag. 13.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*  
Franz FISCHLER  
*Membro della Commissione*

---

**REGOLAMENTO (CE) N. 2682/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**relativo alle offerte presentate per l'esportazione di riso lavorato a grani lunghi a destinazione di alcuni paesi terzi nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2566/98**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2072/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13 paragrafo 3,

considerando che il regolamento (CE) n. 2566/98 della Commissione <sup>(3)</sup>, ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso;

considerando che, conformemente all'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione <sup>(4)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 299/95 <sup>(5)</sup>, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura prevista all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di non dar seguito alla gara;

considerando che, tenuto conto in particolare dei criteri precisati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95, non è opportuno fissare una restituzione massima;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Non è dato seguito alle offerte presentate dal 7 al 10 dicembre 1998 nell'ambito della gara per la restituzione all'esportazione di riso lavorato a grani lunghi di cui al codice NC 1006 30 67 a destinazione di alcuni paesi terzi di cui al regolamento (CE) n. 2566/98.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30. 12. 1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 265 del 30. 9. 1998, pag. 4.

<sup>(3)</sup> GU L 320 del 28. 11. 1998, pag. 49.

<sup>(4)</sup> GU L 61 del 7. 3. 1975, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 35 del 15. 2. 1995, pag. 8.

**REGOLAMENTO (CE) N. 2683/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**relativo alle offerte presentate per la spedizione di riso semigreggio a grani lunghi a destinazione dell'isola della Riunione nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2563/98**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2072/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 10, paragrafo 1,

visto il regolamento (CEE) n. 2692/89 della Commissione, del 6 settembre 1989, recante modalità di applicazione relative alle spedizioni di riso alla Riunione <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 9, paragrafo 1,

considerando che il regolamento (CE) n. 2563/98 della Commissione <sup>(4)</sup> ha indetto una gara per la sovvenzione alla spedizione di riso alla Riunione;

considerando che, conformemente all'articolo 9 del regolamento (CEE) n. 2692/89, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura prevista all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di non dar seguito alla gara;

considerando che, tenuto conto in particolare dei criteri precisati agli articoli 2 e 3 del regolamento (CEE) n. 2692/89, non è opportuno fissare una sovvenzione massima;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Non è dato seguito alle offerte presentate dal 7 al 10 dicembre 1998 nell'ambito della gara per la sovvenzione alla spedizione di riso semigreggio a grani lunghi del codice NC 1006 20 98 a destinazione dell'isola della Riunione di cui al regolamento (CE) n. 2563/98.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30. 12. 1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 265 del 30. 9. 1998, pag. 4.

<sup>(3)</sup> GU L 29 del 7. 9. 1989, pag. 8.

<sup>(4)</sup> GU L 320 del 28. 11. 1998, pag. 40.

**REGOLAMENTO (CE) N. 2684/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani tondi, medi e lunghi A nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 2565/98**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2072/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,

considerando che il regolamento (CE) n. 2565/98 della Commissione <sup>(3)</sup> ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso;

considerando che, a norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione <sup>(4)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 299/95 <sup>(5)</sup>, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di fissare una restituzione massima all'esportazione, tenendo conto segnatamente dei criteri precisati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95; che la gara è aggiudicata all'offerente la cui offerta non superi il livello della restituzione massima all'esportazione;

considerando che l'applicazione dei criteri summenzionati all'attuale situazione del mercato del riso in questione comporta la fissazione di una restituzione massima all'esportazione pari all'importo precisato all'articolo 1;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In base alle offerte presentate dal 7 al 10 dicembre 1998, è fissata una restituzione massima pari a 124,00 ECU/t all'esportazione di riso lavorato a grani tondi, medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi, nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2565/98 dell'Europa.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30. 12. 1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 265 del 30. 9. 1998, pag. 4.

<sup>(3)</sup> GU L 320 del 28. 11. 1998, pag. 46.

<sup>(4)</sup> GU L 61 del 7. 3. 1975, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 35 del 15. 2. 1995, pag. 8.

**REGOLAMENTO (CE) N. 2685/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**che fissa la restituzione massima all'esportazione di riso lavorato a grani tondi, medi e lunghi A nell'ambito della gara indetta dal regolamento (CE) n. 2564/98**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,  
visto il regolamento (CE) n. 3072/95 del Consiglio, del 22 dicembre 1995, relativo all'organizzazione comune del mercato del riso <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2072/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 3,  
considerando che il regolamento (CE) n. 2564/98 della Commissione <sup>(3)</sup> ha indetto una gara per la restituzione all'esportazione di riso;  
considerando che, a norma dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 584/75 della Commissione <sup>(4)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 299/95 <sup>(5)</sup>, la Commissione può, in base alle offerte presentate e secondo la procedura di cui all'articolo 22 del regolamento (CE) n. 3072/95, decidere di fissare una restituzione massima all'esportazione, tenendo conto segnatamente dei criteri precisati all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 3072/95; che la gara è aggiudicata all'offerente la cui offerta non superi il livello della restituzione massima all'esportazione;

considerando che l'applicazione dei criteri summenzionati all'attuale situazione del mercato del riso in questione comporta la fissazione di una restituzione massima all'esportazione pari all'importo precisato all'articolo 1;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per i cereali,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

In base alle offerte presentate dal 7 al 10 dicembre 1998, è fissata una restituzione massima pari a 130,00 ECU/t all'esportazione di riso lavorato a grani tondi, medi e lunghi A a destinazione di alcuni paesi terzi, nell'ambito della gara di cui al regolamento (CE) n. 2564/98.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 329 del 30. 12. 1995, pag. 18.

<sup>(2)</sup> GU L 265 del 30. 9. 1998, pag. 4.

<sup>(3)</sup> GU L 320 del 28. 11. 1998, pag. 43.

<sup>(4)</sup> GU L 61 del 7. 3. 1975, pag. 25.

<sup>(5)</sup> GU L 35 del 15. 2. 1995, pag. 8.

**REGOLAMENTO (CE) N. 2686/98 DELLA COMMISSIONE**

dell'11 dicembre 1998

**che modifica gli allegati I e II del regolamento (CEE) n. 2377/90 del Consiglio che definisce la procedura comunitaria per la determinazione dei limiti massimi di residui di medicinali veterinari negli alimenti di origine animale**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2377/90 del Consiglio, del 26 giugno 1990, che definisce una procedura comunitaria per la determinazione dei limiti massimi di residui di medicinali veterinari negli alimenti di origine animale<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2560/98 della Commissione<sup>(2)</sup>, in particolare gli articoli 6, 7 e 8,

considerando che, a norma del regolamento (CEE) n. 2377/90, è necessario stabilire limiti massimi di residui per tutte le sostanze farmacologicamente attive impiegate nei medicinali veterinari della Comunità destinati ad essere somministrati agli animali da produzione alimentare;

considerando che i limiti massimi di residui devono venire stabiliti solo in seguito a valutazione, da parte del comitato per i medicinali veterinari, di tutte le informazioni relative alla sicurezza dei residui presenti nelle sostanze destinate al consumatore di prodotti alimentari di origine animale e relative agli effetti dei residui sulla lavorazione industriale dei generi alimentari;

considerando che, nel fissare i limiti massimi di residui dei medicinali veterinari presenti nei prodotti alimentari di origine animale, è necessario precisare le specie animali in cui tali residui possono comparire, nonché i livelli di residui che possono essere presenti nei singoli tessuti prelevati dall'animale cui era stato somministrato il prodotto (tessuto campione) e la natura del residuo che interessa ai fini del controllo dei residui (residuo marcatore);

considerando che, al fine di agevolare le operazioni regolari per il controllo dei residui, occorre di norma fissare, sulla base della pertinente normativa comunitaria, dei limiti massimi di residui per i tessuti campione, per il fegato o per i reni; che tuttavia il fegato e i reni sono organi che vengono spesso rimossi dalle carcasse nel commercio internazionale; che è pertanto necessario determinare dei limiti massimi di residui anche per i tessuti muscolari o adiposi;

considerando che, nel caso di medicinali veterinari destinati alle specie ovaiole, agli animali da latte o alle api mellifere, occorre fissare dei limiti massimi di residui anche per le uova, il latte o il miele;

considerando che flumetrina deve essere inserito nell'allegato I del regolamento (CEE) n. 2377/90;

considerando che oleiloleato, glucoptonato di calcio, glucono glucoptonato di calcio, gluconolattato di calcio, glutammato di calcio, gluconato di nichel, solfato di nichel, ipofosfito di sodio, bacitracina, bronopol, alcol cetostearilico, menadione, fitomenadione, 2-pirrolidone, cetostearilsolfato di sodio, alcol di lana, lespedeza capitata, majoranae herba, medicago sativa extractum, sinapis nigrae semen e flumetrina devono essere inseriti nell'allegato II del regolamento (CEE) n. 2377/90;

considerando che va concesso un periodo di sessanta giorni prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, al fine di consentire agli Stati membri di modificare in maniera appropriata le autorizzazioni di commercializzazione dei medicinali veterinari rilasciate in base alla direttiva 81/851/CEE del Consiglio<sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 93/40/CEE<sup>(4)</sup>, per tenere conto delle disposizioni del presente regolamento;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato permanente per i medicinali veterinari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Gli allegati I e II del regolamento (CEE) n. 2377/90 sono sostituiti dal testo dell'allegato al presente regolamento.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il sessantesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

<sup>(1)</sup> GU L 224 del 18. 8. 1990, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 320 del 28. 11. 1998, pag. 28.

<sup>(3)</sup> GU L 317 del 6. 11. 1981, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 214 del 24. 8. 1993, pag. 31.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*  
Martin BANGEMANN  
*Membro della Commissione*

---

ALLEGATO

A. L'allegato I del regolamento (CE) n. 2377/90 è così modificato:

2. Agenti antiparassitari
- 2.2. Agenti che combattono gli ectoparassiti
- 2.2.3. Pyrethroidi

Sostanze farmacologicamente attive	Residuo marcatore	Specie animale	LMR	Tessuti campione	Altre disposizioni
«Flumetrina	Flumetrina (somma di isomeri trans-Z)	Bovini	10 µg/kg 150 µg/kg 20 µg/kg 10 µg/kg 30 µg/kg	Muscolo Grasso Fegato Rene Latte»	

B. L'allegato II del regolamento (CE) n. 2377/90 è così modificato:

1. Composti inorganici

Sostanze farmacologicamente attive	Specie animale	Altre disposizioni
«Glucoptonato di calcio	Tutte le specie de produzione alimentare	
Glucono glucoptonato di calcio	Tutte le specie de produzione alimentare	
Gluconolattato di calcio	Tutte le specie de produzione alimentare	
Glutamato di calcio	Tutte le specie de produzione alimentare	
Gluconato de nichel	Tutte le specie de produzione alimentare	
Solfato di nichel	Tutte le specie de produzione alimentare	
Iposfite di sodio	Tutte le specie de produzione alimentare»	

## 2. Composti organici

Sostanze farmacologicamente attive	Specie animale	Altre disposizioni
«2-Pirrolidone	Tutte le specie da produzione alimentare	Per via parenterale in dosi fino a 40mg/kg di peso corporeo
Bacitracina	Bovini	Solo per uso intramammario nelle cacche in lattazione e per tutti i tessuti tranne il latte
Bronopol	Salmonidi	Solo per uso nelle uova fecondate di pesci riproduttori
Alcol cetostearilico	Tutte le specie da produzione alimentare	
Flumetrina	Melliferi	
Menadione	Tutte le specie da produzione alimentare	
Oleiloleato	Tutte le specie da produzione alimentare	Esclusivamente ad uso topico
Fitomenadione	Tutte le specie da produzione alimentare	
Cetostearilsolfato di sodio	Tutte le specie da produzione alimentare	Esclusivamente ad uso topico
Alcol di lana	Tutte le specie da produzione alimentare	Esclusivamente ad uso topico»

## 6. Sostanze di origine vegetale

Sostanze farmacologicamente attive	Specie animale	Altre disposizioni
«Lespedeza capitata	Tutte le specie da produzione alimentare	
Majoranae herba	Tutte le specie da produzione alimentare	
Medicago sativa extractum	Tutte le specie da produzione alimentare	Esclusivamente ad uso topico
Sinapis nigrae semen	Tutte le specie da produzione alimentare»	

**REGOLAMENTO (CE) N. 2687/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**che fissa l'importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato per la 194ª gara  
particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento  
(CEE) n. 429/90**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 804/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1587/96 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 7 bis, paragrafo 3,

considerando che, a norma del regolamento (CEE) n. 429/90 della Commissione, del 20 febbraio 1990, relativo alla concessione tramite gara di un aiuto per il burro concentrato destinato al consumo diretto nella Comunità <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 417/98 <sup>(4)</sup>, gli organismi di intervento istituiscono una gara permanente per la concessione di un aiuto per il burro concentrato; che, a norma dell'articolo 6 del citato regolamento, alla luce delle offerte ricevute per ciascuna gara particolare, si procede alla fissazione di un importo massimo dell'aiuto per il burro concentrato avente tenore minimo di grassi pari al 96 %, ovvero si decide di non dare seguito alla gara; che occorre di conseguenza stabilire l'importo della cauzione di destinazione;

considerando che è opportuno fissare, in ragione delle offerte ricevute, l'importo massimo dell'arrivo dell'aiuto al livello sotto indicato e di determinare in conseguenza la cauzione dei destinatari;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Per la 194ª gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente istituita dal regolamento (CEE) n. 429/90, l'importo massimo dell'aiuto e l'importo della cauzione della destinazione sono fissati come segue:

- importo massimo dell'aiuto: 134 ecu/100 kg,
- cauzione della destinazione: 148 ecu/100 kg.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 148 del 28. 6. 1968, pag. 13.

<sup>(2)</sup> GU L 206 del 16. 8. 1996, pag. 21.

<sup>(3)</sup> GU L 45 del 21. 2. 1990, pag. 8.

<sup>(4)</sup> GU L 52 del 21. 2. 1998, pag. 18.

**REGOLAMENTO (CE) N. 2688/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**che fissa i prezzi minimi di vendita del burro e gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la ventiduesima gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,  
visto il regolamento (CEE) n. 804/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1587/96<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 6, paragrafi 3 e 6, e l'articolo 12, paragrafo 3,  
considerando che, a norma del regolamento (CE) n. 2571/97 della Commissione, del 15 dicembre 1997, relativo alla vendita a prezzo ridotto di burro e alla concessione di un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato destinati alla fabbricazione dei prodotti della pasticceria, di gelati e di altri prodotti alimentari<sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1982/98<sup>(4)</sup>, gli organismi di intervento vendono mediante gara alcuni quantitativi di burro da essi detenuti ed erogano un aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato; che, a norma dell'articolo 18 del citato regolamento, si procede alla fissazione, tenendo conto delle offerte ricevute per ogni gara particolare, di un prezzo minimo di vendita del burro e di un importo massimo dell'aiuto per la crema, il burro e il burro concentrato, che possono essere differenziati secondo la

destinazione, il tenore di materia grassa del burro e il modo di utilizzazione, ovvero si può decidere di non dare seguito alla gara; che conseguentemente occorre fissare l'importo o gli importi delle cauzioni di trasformazione;

considerando che le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del comitato di gestione per il latte e i prodotti lattiero-caseari,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Per la ventiduesima gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente indetta dal regolamento (CE) n. 2571/97, l'importo massimo degli aiuti, nonché gli importi delle cauzioni di trasformazione sono fissati nella tabella riportata nell'allegato.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*  
Franz FISCHLER  
*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 148 del 28. 6. 1968, pag. 13.

<sup>(2)</sup> GU L 206 del 16. 8. 1996, pag. 21.

<sup>(3)</sup> GU L 350 del 20. 12. 1997, pag. 3.

<sup>(4)</sup> GU L 256 del 18. 9. 1998, pag. 9.

## ALLEGATO

al regolamento della Commissione, dell'11 dicembre 1998, che fissa i prezzi minimi di vendita del burro e gli importi massimi degli aiuti per la crema, il burro e per il burro concentrato per la ventiduesima gara particolare effettuata nell'ambito della gara permanente di cui al regolamento (CE) n. 2571/97

(ECU/100 kg)

Formula			A		B	
Modo di utilizzazione			Con rivelatori	Senza rivelatori	Con rivelatori	Senza rivelatori
Prezzo minimo di vendita	Burro $\geq 82\%$	Nello stato in cui si trova	—	—	—	—
		Concentrato	—	—	—	—
Cauzione di trasformazione		Nello stato in cui si trova	—	—	—	—
		Concentrato	—	—	—	—
Importo massimo dell'aiuto	Burro $\geq 82\%$		109	105	—	105
	Burro $< 82\%$		104	100	104	—
	Burro concentrato		134	130	134	130
	Crema		—	—	46	44
Cauzione di trasformazione	Burro		120	—	120	—
	Burro concentrato		148	—	148	—
	Crema		—	—	51	—

**REGOLAMENTO (CE) N. 2689/98 DELLA COMMISSIONE**  
**dell'11 dicembre 1998**

**che stabilisce il quantitativo disponibile nel primo semestre 1999 per taluni prodotti del settore del latte e del settore lattiero-caseari nel quadro dei regimi previsti dagli accordi europei tra la Comunità e la Repubblica d'Ungheria, la Repubblica di Polonia, la Repubblica ceca, la Repubblica slovacca, la Bulgaria e la Romania e del regime previsto dagli accordi sul libero scambio tra la Comunità e i paesi baltici**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,  
visto il regolamento (CE) n. 2508/97 della Commissione, del 15 dicembre 1997, che stabilisce le modalità di applicazione, nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari, dei regimi previsti dagli accordi europei tra la Comunità e la Repubblica d'Ungheria, la Repubblica di Polonia, la Repubblica ceca, la Repubblica slovacca, la Bulgaria e la Romania, del regime previsto dagli accordi sul libero scambio tra la Comunità e i paesi baltici e del regime previsto dall'accordo interinale tra la Comunità e la Repubblica slovena e che abroga i regolamenti (CEE) n. 584/92, (CE) n. 1588/94, (CE) n. 1713/85 e (CE) n. 455/97<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 4,  
considerando che in applicazione del regolamento (CE) n. 1620/98 della Commissione<sup>(2)</sup>, che stabilisce entro quali limiti possano essere accettate le domande di titoli d'importazione presentate nel luglio 1998 per i prodotti summenzionati, le domande di titoli d'importazione

presentate per i prodotti contemplati nel regolamento (CE) n. 2508/97 hanno interessato per alcuni prodotti quantitativi inferiori a quelli disponibili; che occorre pertanto stabilire per ciascun prodotto il quantitativo disponibile per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1999,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il quantitativo disponibile per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1999 a norma del regolamento (CE) n. 2508/97, figura in allegato.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 12 dicembre 1998.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, l'11 dicembre 1998.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 345 del 16. 12. 1997, pag. 31.

<sup>(2)</sup> GU L 209 del 25. 7. 1998, pag. 38.

ALLEGATO

Quantitativi disponibili per il periodo dal 1° gennaio al 30 giugno 1999

Paese	Polonia			Repubblica ceca			Repubblica slovacca			Ungheria		
Codice NC	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50 0405 10 90 0405 20 90	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10 19 0402 21 19 0402 21 99	0405 10 11 0405 10 19 0405 10 30 0405 10 50	0406	0402 10	0406 90 29	0406
In tonnellate	2 875	1 197,5	3 220	1 325,1	575	942,7	692,8	345	842,2	172,5	200	1 150,5

Paese	Repubblica estone			Repubblica di Lettonia				Repubblica di Lituania			
Codice NC	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 10 19 0402 21 19	0405 10	0406	ex 0402 29	0402 10 19 0402 21 19	0405 10 11 0405 10 19	0406	0402 99 11
In tonnellate	1 725	1 010,7	920	1 437,5	517,5	790,2	230	2 012,5	690	904,2	260

Paese	Romania	Bulgaria
Codice NC	0406	0406
In tonnellate	1 659	5 060

**DIRETTIVA 98/90/CE DELLA COMMISSIONE**

del 30 novembre 1998

**che adegua al progresso tecnico la direttiva 70/387/CEE del Consiglio relativa alle porte dei veicoli a motore e dei loro rimorchi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

*Articolo 1*

vista la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi <sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 98/14/CE della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 2,

La direttiva 70/387/CEE è così modificata:

- 1) All'articolo 1, le parole «trattrici e macchine agricole» sono sostituite dalle parole «trattori agricoli e forestali» e le parole «e delle macchine operatrici» sono sostituite dalle parole «e di tutte le macchine mobili».
- 2) Gli allegati sono modificati in conformità dell'allegato della presente direttiva.

vista la direttiva 70/387/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle porte dei veicoli a motore e dei loro rimorchi <sup>(3)</sup>, modificata dall'atto di adesione della Danimarca, dell'Irlanda e del Regno Unito, in particolare l'articolo 3,

*Articolo 2*

considerando che la direttiva 70/387/CEE è una delle direttive particolari previste dal procedimento di omologazione CE istituito dalla direttiva 70/156/CEE; che, di conseguenza, le disposizioni della direttiva 70/156/CEE relative a sistemi, componenti ed entità tecniche dei veicoli si applicano alla presente direttiva;

1. A decorrere dal 1° gennaio 1999 gli Stati membri non possono:

- rifiutare, per un tipo di veicolo, l'omologazione CE o l'omologazione di portata nazionale,
  - vietare la vendita, l'immatricolazione e la messa in circolazione dei veicoli,
- per motivi riguardanti le porte, se detti veicoli sono conformi alle prescrizioni della direttiva 70/387/CEE, modificata dalla presente direttiva.

considerando che è possibile adeguare al progresso tecnico la direttiva 70/387/CEE allo scopo di migliorare la sicurezza delle persone che salgono o scendono dalla cabina del conducente di alcuni tipi di veicoli pesanti;

2. A decorrere dal 1° ottobre 2000, gli Stati membri:

- non possono più rilasciare l'omologazione CE,
- possono rifiutare l'omologazione di portata nazionale, di un nuovo tipo di veicolo per motivi riguardanti le porte se le prescrizioni della direttiva 70/387/CEE, modificata dalla presente direttiva, non sono soddisfatte.

considerando che, in particolare secondo l'articolo 3, paragrafo 4 e l'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 70/156/CEE ciascuna direttiva particolare deve essere corredata da una scheda informativa contenente i punti specificati nell'allegato I della direttiva 70/156/CEE che riguardano la direttiva particolare in oggetto, nonché da una scheda di omologazione basata sull'allegato VI della direttiva 70/156/CEE, per consentire il trattamento informativo dell'omologazione;

*Articolo 3*

considerando che, ai fini dell'applicazione effettiva della direttiva 70/387/CEE, è necessario assicurare discipline uniformi in tutti gli Stati membri;

1. Gli Stati membri mettono in vigore le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarsi alla presente direttiva entro il 31 dicembre 1998. Essi ne informano immediatamente la Commissione.

Quando gli Stati membri adottano tali disposizioni, queste contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate da un siffatto riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono decise dagli Stati membri.

considerando che le misure previste dalla presente direttiva sono conformi al parere del comitato per l'adeguamento al progresso tecnico,

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni essenziali di diritto interno che essi adottano nella materia disciplinata dalla presente direttiva.

<sup>(1)</sup> GU L 42 del 23. 2. 1970, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 91 del 25. 3. 1998, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 176 del 10. 8. 1970, pag. 5.

*Articolo 4*

La presente direttiva entra in vigore il settimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

*Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, il 30 novembre 1998.

*Per la Commissione*  
Martin BANGEMANN  
*Membro della Commissione*

---

## ALLEGATO

1. Il seguente elenco degli allegati è inserito prima degli allegati della direttiva 70/387/CEE:

## «ELENCO DEGLI ALLEGATI

1. *ALLEGATO I* Campo di applicazione, definizioni, prescrizioni generali, domanda di omologazione CE, rilascio dell'omologazione CE, modifica del tipo e delle omologazioni, conformità della produzione
- Appendice 1* Scheda informativa
- Appendice 2* Scheda di omologazione
2. *ALLEGATO II* Prescrizioni di costruzione e di montaggio e prove di resistenza
3. *ALLEGATO III* Prescrizioni riguardanti l'entrata e l'uscita dalle porte della cabina del conducente»

2. L'allegato I è sostituito dal seguente:

## «ALLEGATO I

**CAMPO DI APPLICAZIONE, DEFINIZIONI, PRESCRIZIONI GENERALI, DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE, RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE, MODIFICHE DEL TIPO E DELLE OMOLOGAZIONI, CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE**

## 1. CAMPO DI APPLICAZIONE

- 1.1. La presente direttiva si applica alle porte dei veicoli a motore delle categorie M<sub>1</sub> e N<sup>(1)</sup>.

## 2. DEFINIZIONI

Ai fini della presente direttiva:

- 2.1. Per "omologazione di un veicolo", si intende l'omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda le porte e le caratteristiche applicabili alle medesime.
- 2.2. Per "tipo di veicolo", si intendono i veicoli che non differiscono essenzialmente tra di loro per quanto riguarda le seguenti caratteristiche principali:

- progettazione e resistenza delle serrature e delle cerniere per quanto riguarda i veicoli di cui all'allegato II,
- prescrizioni di costruzione e di montaggio delle pedane e dei predellini per quanto riguarda i veicoli non compresi nell'allegato III,
- posizione e caratteristiche geometriche dei predellini di accesso e delle maniglie per quanto riguarda i veicoli di cui all'allegato III,

nella misura in cui queste caratteristiche incidono sulle prescrizioni della presente direttiva.

## 3. PRESCRIZIONI GENERALI

## 3.1. Progettazione

- 3.1.1. I veicoli devono essere progettati in modo da garantire la massima sicurezza nella salita e nella discesa.
- 3.1.2. I veicoli della categoria N<sub>2</sub> con una massa massima superiore a 7,5 tonnellate e i veicoli della categoria N<sub>3</sub> sono considerati conformi alle prescrizioni di cui sopra se soddisfano le prescrizioni dell'allegato III.

<sup>(1)</sup> Definite all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE.

- 3.2. Porte, entrate e uscite
  - 3.2.1. Le porte, le entrate e le uscite devono poter essere usate comodamente e non presentare pericoli.
- 3.3. Porte e chiusure
  - 3.3.1. Le porte e i loro dispositivi di chiusura devono essere progettati in modo che nella chiusura si evitino rumori molesti.
  - 3.3.2. I dispositivi di chiusura delle porte devono essere progettati in modo da rendere impossibile l'apertura involontaria delle porte stesse.
- 3.4. Serrature e cerniere (prescrizioni di costruzione e di montaggio)
  - 3.4.1. Le cerniere delle porte laterali girevoli, ad eccezione delle porte a libro, applicate ai lati del veicolo devono essere fissate verso la parte anteriore nel senso della marcia. Nel caso di porte a due battenti, la presente prescrizione vale per il battente che si apre per primo: l'altro battente deve poter essere bloccato.
  - 3.4.2. Le serrature e le cerniere delle porte laterali dei veicoli della categoria  $M_1$  devono soddisfare le prescrizioni dell'allegato II della presente direttiva.
- 3.5. Pedane e predellini (prescrizioni di costruzione e di montaggio)
  - 3.5.1. Il mozzo, il cerchione e le altre parti della ruota non sono considerati pedane o predellini ai sensi della presente direttiva, a meno che ragioni di costruzione o di impiego si oppongano all'installazione di pedane o predellini in altre parti del veicolo.
  - 3.5.2. Per i veicoli delle categorie  $M_1$ ,  $N_1$  e  $N_2$  con una massa massima non superiore a 7,5 t, se, all'accesso dell'abitacolo, il pavimento è situato a più di 600 mm dal suolo, il veicolo deve essere dotato di una o più pedane o predellini.
    - 3.5.2.1. Tuttavia, per i veicoli fuoristrada definiti all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE, la distanza di cui sopra può essere di 700 mm.
    - 3.5.2.2. Le pedane o i predellini devono essere costruiti in modo da evitare i rischi di sdruciolamento.
4. DOMANDA DI OMOLOGAZIONE CE
  - 4.1. La domanda di omologazione di un tipo di veicolo per quanto riguarda le porte deve essere presentata dal costruttore.
  - 4.2. Il modello della scheda informativa figura nell'appendice 1.
  - 4.3. Un veicolo rappresentativo del tipo di veicolo da omologare deve essere presentato al servizio tecnico incaricato delle prove di omologazione.
5. RILASCIO DELL'OMOLOGAZIONE CE
  - 5.1. Se sono soddisfatti i requisiti del caso, l'omologazione CE viene rilasciata ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 3, della direttiva 70/156/CEE.
  - 5.2. Il modello della scheda di omologazione CE figura nell'appendice 2.
  - 5.3. Conformemente all'allegato VII della direttiva 70/156/CEE, al tipo di veicolo omologato deve essere assegnato un numero di omologazione. Uno Stato membro non può assegnare lo stesso numero ad un altro tipo di veicolo.
6. MODIFICA DEL TIPO E DELLE OMOLOGAZIONI
  - 6.1. In caso di modifica del tipo di veicolo omologato ai sensi della presente direttiva, si applicano le disposizioni dell'articolo 5 della direttiva 70/156/CEE.
7. CONFORMITÀ DELLA PRODUZIONE
  - 7.1. Di regola, i provvedimenti intesi a garantire la conformità della produzione sono presi a norma dell'articolo 10 della direttiva 70/156/CEE.

## Appendice 1

## SCHEMA INFORMATIVA N. ...

in conformità dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE (\*) relativa all'omologazione CE di un tipo di veicolo per quanto riguarda le porte (direttiva 70/387/CEE, come modificata dalla direttiva .../.../CE)

Le seguenti informazioni devono, ove applicabili, essere fornite in triplice copia e includere un indice del contenuto.

Gli eventuali disegni devono essere forniti in scala adeguata e con sufficienti dettagli in formato A4 o in fogli piegati in detto formato.

Eventuali fotografie devono fornire sufficienti dettagli.

Qualora i sistemi, i componenti o le entità tecniche includano funzioni controllate elettronicamente, saranno fornite le necessarie informazioni relative alle prestazioni.

## 0. DATI GENERALI

- 0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo (b): .....
- 0.3.1. Posizione della marcatura: .....
- 0.4. Categoria del veicolo (c): .....
- 0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....
- 0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

## 1. CARATTERISTICHE COSTRUTTIVE GENERALI DEL VEICOLO

- 1.1. Fotografie e/o disegni di un veicolo rappresentativo: .....

## 9. CARROZZERIA

- 9.2. Materiali e modalità di costruzione: .....
- 9.3. Porte di accesso, serrature e cerniere: .....
- 9.3.1. Configurazione e numero delle porte: .....
- 9.3.1.1. Dimensioni, senso ed angolo massimo di apertura delle porte: .....
- 9.3.2. Disegno delle serrature e delle cerniere e loro posizione sulle porte: .....
- 9.3.3. Descrizione tecnica delle serrature e delle cerniere: .....
- 9.3.4. Dettagli (comprese le dimensioni) degli accessi, dei predellini e delle maniglie necessarie, ove applicabile: .....

(\*) La numerazione dei punti e le note in calce che figurano nella presente scheda informativa corrispondono a quelle dell'allegato I della direttiva 70/156/CEE. Le voci non pertinenti ai fini della presente direttiva sono state omesse.

**Informazioni supplementari per i veicoli fuoristrada**

- 1.3. Numero di assi e di ruote: .....
- 1.3.3. Assi motore (numero, posizione, interconnessione): .....
- 2.4.1. Per telaio non carrozzato .....
- 2.4.1.4.1. Angolo di attacco (na): ..... gradi
- 2.4.1.5.1. Angolo di uscita (nb): ..... gradi
- 2.4.1.6. Altezza libera dal suolo (conformemente al punto 4.5. dell'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE): .....
- 2.4.1.6.1. tra gli assi: .....
- 2.4.1.6.2. sotto l'asse o gli assi anteriori: .....
- 2.4.1.6.3. sotto l'asse o gli assi posteriori: .....
- 2.4.1.7. Angolo di rampa (nc): ..... gradi
- 2.4.2. Per telaio carrozzato .....
- 2.4.2.4.1. Angolo di attacco (na) ..... gradi
- 2.4.2.5.1. Angolo di uscita (nb): ..... gradi
- 2.4.2.6. Altezza libera dal suolo (conformemente al punto 4.5 dell'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE) .....
- 2.4.2.6.1. tra gli assi: .....
- 2.4.2.6.2. sotto l'asse o gli assi anteriori: .....
- 2.4.2.6.3. sotto l'asse o gli assi posteriori: .....
- 2.4.2.7. Angolo di rampa (nc): ..... gradi
- 2.15. Capacità di spunto in salita (percentuali per veicolo isolato): .....
- 4.9. Bloccaggio del differenziale: ..... sì/no/facoltativo (!)

---

(!) Cancellare la dicitura inutile.

## Appendice 2

## MODELLO

[Formato massimo: A4 (210 × 297 mm)]

## SCHEMA DI OMOLOGAZIONE CE

Timbro dell'amministrazione
-----------------------------

Comunicazione concernente:

- l'omologazione <sup>(1)</sup>
- l'estensione dell'omologazione <sup>(1)</sup>
- il rifiuto dell'omologazione <sup>(1)</sup>
- la revoca dell'omologazione <sup>(1)</sup>

di un tipo di veicolo/componente/entità tecnica <sup>(1)</sup> per quanto concerne la direttiva 70/387/CEE, come modificata dalla direttiva ... / ... /CE.

Numero di omologazione: .....

Motivo dell'estensione: .....

## PARTE I

- 0.1. Marca (denominazione commerciale del costruttore): .....
- 0.2. Tipo: .....
- 0.3. Mezzi di identificazione del tipo, se marcati sul veicolo/componente/entità tecnica <sup>(1)</sup> <sup>(2)</sup>: .....
- 0.3.1. Posizione della marcatura: .....
- 0.4. Categoria del veicolo <sup>(1)</sup> <sup>(3)</sup>: .....
- 0.5. Nome e indirizzo del costruttore: .....
- 0.7. Posizione e modo di apposizione del marchio di omologazione CE per componenti ed entità tecniche: .....
- 0.8. Indirizzo dello o degli stabilimenti di montaggio: .....

<sup>(1)</sup> Cancellare la dicitura inutile.

<sup>(2)</sup> Se i mezzi di identificazione del tipo contengono dei caratteri che non interessano la descrizione del tipo di veicolo, componente o entità tecnica di cui alla presente scheda di omologazione, detti caratteri sono rappresentati dal simbolo: "?" (ad esempio: ABC??123??).

<sup>(3)</sup> Definita all'allegato II, parte A, della direttiva 70/156/CEE.

## PARTE II

1. Altre informazioni (se necessarie): cfr. addendum
2. Servizio tecnico incaricato delle prove: .....
3. Data del verbale di prova: .....
4. Numero del verbale di prova: .....
5. Eventuali osservazioni: cfr. addendum
6. Luogo: .....
7. Data: .....
8. Firma: .....
9. Si allega l'indice del fascicolo di omologazione depositato presso l'autorità che rilascia l'omologazione, del quale si può richiedere copia.

*Addendum alla scheda di omologazione CE n. ...*

concernente l'omologazione di un veicolo per quanto riguarda la direttiva 70/387/CEE, come modificata dalla direttiva .../.../CE

1. Altre informazioni:
  - 1.1. Configurazione delle porte dell'abitacolo: .....
  - 1.2. Modo di apertura: .....
  - 1.3. Modo di apertura della serratura: .....
5. Osservazioni: ..... \*

3. L'allegato II è così modificato:

- a) Nel titolo II la locuzione «AUTOVETTURE PRIVATE» è sostituita da «VEICOLI DELLA CATEGORIA M<sub>1</sub>».
- b) Al punto 1.1, la parola «direttiva» è sostituita da «allegato».

4. È aggiunto il seguente allegato III

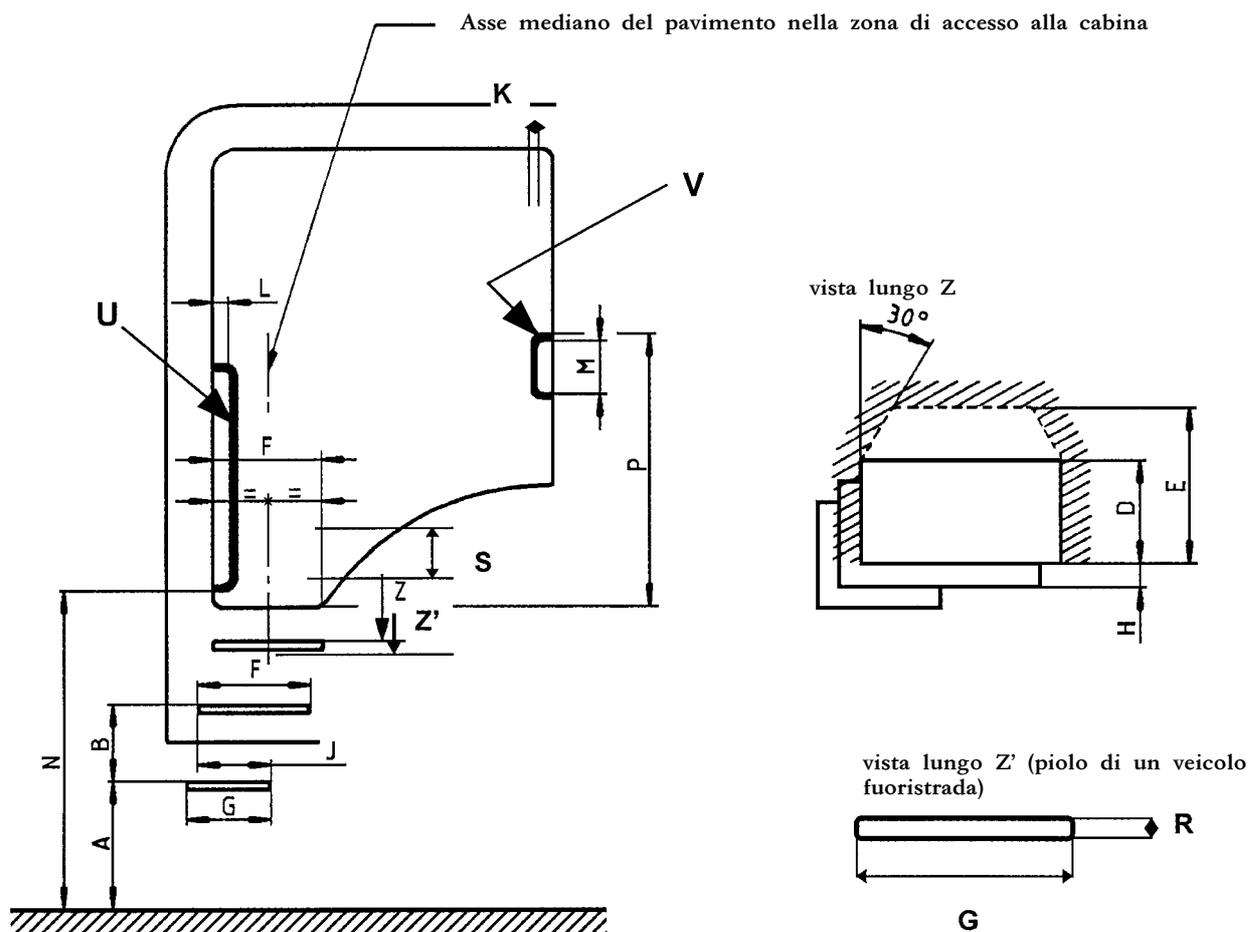
«ALLEGATO III

**PRESCRIZIONI RELATIVE ALL'ACCESSO ALLA CABINA DEL CONDUCENTE DEI VEICOLI DELLA CATEGORIA N<sub>2</sub> CON UNA MASSA MASSIMA SUPERIORE A 7,5 TONNELLATE DELLA CATEGORIA N<sub>3</sub>**

1. Predellini di accesso alla cabina del conducente (cfr. figura)
  - 1.1. La distanza (A) tra il suolo e la superficie di calpestio del predellino inferiore, misurata con il veicolo in ordine su una superficie piatta e orizzontale, non deve superare i 600 mm.
    - 1.1.1. Tuttavia, per i veicoli fuoristrada definiti all'allegato II, parte A della direttiva 70/156/CEE, la distanza (A) può essere di 700 mm.
  - 1.2. La distanza (B) tra le superfici di calpestio dei predellini non deve superare i 400 mm. Lo scarto in verticale tra due predellini successivi non deve superare i 50 mm.
    - 1.2.1. Tuttavia, per i veicoli fuoristrada (cfr. punto 1.1.1), lo scarto in verticale può essere di 100 mm.
  - 1.3. Inoltre, devono essere soddisfatte le seguenti specifiche geometriche minime:
 

— profondità del predellino (D):	80 mm
— spazio libero del predellino (E) (compresa la profondità):	150 mm
— larghezza del predellino (F):	300 mm
— larghezza del predellino inferiore (G):	200 mm
— altezza del predellino (S):	120 mm
— sfasamento trasversale tra predellini (H):	0 mm
— sovrapposizione longitudinale (J):	200 mm
  - 1.3.1. Per i veicoli fuoristrada (cfr. punto 1.1.1), il valore (F) può tuttavia essere ridotto a 200 mm.
  - 1.4. Se necessario per motivi di costruzione o di impiego e nel caso dei veicoli fuoristrada (cfr. punto 1.1.1), il predellino inferiore può essere costituito da un piolo. In questo caso, la profondità del piolo (R) deve essere almeno di 20 mm.
    - 1.4.1. I pioli a sezione circolare non sono ammessi.
  - 1.5. Scendendo dalla cabina del conducente, la posizione del predellino più alto deve essere facilmente reperita.
  - 1.6. La superficie di calpestio dei predellini deve essere antisdrucciolevole. Inoltre, i predellini esposti alle intemperie e alla polvere durante la marcia del veicolo devono essere dotati di adeguato deflusso (superficie di scolo).
2. Accesso alle maniglie della cabina del conducente (cfr. figura)
  - 2.1. Per accedere alla cabina del conducente, il veicolo deve essere munito di una o più maniglie o mancorrenti o di altri dispositivi equivalenti.
    - 2.1.1. I mancorrente o le maniglie o i dispositivi equivalenti devono essere ubicati in modo da poter essere afferrati facilmente e da non ostruire l'accesso.
    - 2.1.2. È consentita una discontinuità massima di 100 mm sulla superficie di presa delle maniglie o del mancorrente o dei dispositivi equivalenti (ad esempio: fissaggio intermedio).
    - 2.1.3. Se l'accesso è munito di più di due predellini, i mancorrenti, le maniglie o i dispositivi equivalenti devono essere ubicati in modo che una persona possa sostenersi contemporaneamente in tre punti (con due mani e un piede o con due piedi e una mano).

- 2.1.4. Tranne che per le scalette, i mancorrenti, le maniglie o i dispositivi equivalenti devono essere progettati e ubicati in modo da indurre gli operatori a scendere rivolti verso la cabina.
- 2.1.5. Il volante può essere considerato come una maniglia.
- 2.2. La distanza (N) tra il suolo e il bordo inferiore di almeno un mancorrente o una maniglia o un dispositivo equivalente, misurata con il veicolo in ordine di marcia su una superficie piatta e orizzontale, non deve superare i 1 850 mm.
- 2.2.1. Per i veicoli fuoristrada (cfr. punto 1.1.1), la distanza (N) può tuttavia raggiungere i 1 950 mm.
- 2.2.2. Se il pavimento della cabina del conducente si trova ad una distanza dal suolo superiore a "N", si considera che essa sia uguale a "N".
- 2.2.3. Inoltre, la distanza minima "P" tra il bordo superiore del mancorrente o delle maniglie o dei dispositivi equivalenti e il predellino più alto (pavimento della cabina del conducente) deve essere la seguente:
- mancorrenti o maniglie o dispositivi equivalenti (U): 650 mm
  - mancorrenti o maniglie o dispositivi equivalenti (V): 550 mm
- 2.3. Devono essere rispettate le seguenti specifiche geometriche:
- dimensioni della superficie di presa (K): minimo 16 mm  
massimo 38 mm
  - lunghezza (M): minimo 150 mm
  - ingombro rispetto al veicolo (L): 40 mm con porta aperta al minimo



Figura

- 
3. Se il pavimento della cabina del conducente è in pendenza, le misurazioni prescritte devono essere effettuate su un piano orizzontale che passa attraverso un punto dato dall'intersezione del bordo anteriore del pavimento con il piano verticale che passa per il centro del predellino immediatamente inferiore ed è perpendicolare al piano longitudinale mediano del veicolo.»
-

## II

(Atti per i quali la pubblicazione non è una condizione di applicabilità)

## CONSIGLIO

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 7 dicembre 1998

che modifica il suo regolamento interno

(98/709/CE, CECA, Euratom)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 151, paragrafo 3,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, in particolare l'articolo 30, paragrafo 3,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 121, paragrafo 3,

considerando che si rende necessario apportare talune modifiche al regolamento interno del Consiglio<sup>(1)</sup>;

considerando che la Banca centrale europea dispone di un potere di iniziativa nel processo decisionale comunitario alle condizioni previste dal trattato che istituisce la Comunità europea;

considerando che l'ordine secondo il quale la presidenza del Consiglio è esercitata dagli Stati membri è fissato dal Consiglio;

considerando che è opportuno prevedere una procedura scritta semplificata per la consultazione da parte del Consiglio di altre istituzioni o organi,

DECIDE:

*Articolo 1*

Il regolamento interno del Consiglio è modificato come segue:

<sup>(1)</sup> Decisione 93/662/CE (GU L 304 del 10. 12. 1993, pag. 1).  
Decisione modificata dalla decisione 95/24/CE, Euratom, CECA (GU L 31 del 10. 2. 1995, pag. 14).

a) l'articolo 4, paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«2. La Commissione è invitata a partecipare alle sessioni del Consiglio. Altrettanto vale per la Banca centrale europea nei casi in cui essa esercita il proprio diritto d'iniziativa. Tuttavia il Consiglio può decidere di deliberare senza la presenza della Commissione o della Banca centrale europea.»

b) l'articolo 7, paragrafo 2 è sostituito dal testo seguente:

«2. I membri del Consiglio votano nell'ordine degli Stati membri stabilito conformemente all'articolo 27 del trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio (CECA) all'articolo 146 del trattato che istituisce la Comunità europea (CE) e all'articolo 116 del trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica (CBEA), cominciando dal membro che, secondo questo ordine, segue il membro che esercita la presidenza.»

c) all'articolo 8, paragrafo 4 è aggiunto un nuovo comma così redatto:

«Su iniziativa della presidenza e al fine di decidere la consultazione di altre istituzioni o di altri organi, il Consiglio può inoltre agire con procedura scritta semplificata in tutti i casi in cui detta consultazione sia richiesta dal diritto comunitario. In tali casi la decisione di consultazione è considerata adottata allo scadere del termine stabilito dalla presidenza in funzione dell'urgenza, salvo obiezione di un membro del Consiglio.»

*Articolo 2*

La presente decisione entra in vigore il giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Fatto a Bruxelles, addì 7 dicembre 1998.

*Per il Consiglio*  
*Il presidente*  
W. SCHÜSSEL

---

# COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 settembre 1998

relativa ad un procedimento di applicazione del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio

(Caso VII/AMA/11/98 — Norme italiane sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano)

*[notificata con il numero C(1998) 2625]*

(Il testo in lingua italiana è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(98/710/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992, sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie<sup>(1)</sup> modificato dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, in particolare l'articolo 8, paragrafo 3,

sentito il comitato istituito dall'articolo 11 di detto regolamento,

considerando quanto segue:

### ANTEFATTI

#### I

- (1) Il 16 febbraio 1998 i vettori aerei British Airways, Iberia, Lufthansa, Olympic Airways, Sabena, Scandinavian Airlines System e TAP Air Portugal hanno presentato alla Commissione una domanda congiunta di adozione di una decisione ai seguenti fini:
  - i) dichiarare le norme italiane sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano (in prosieguo: «le norme italiane») incompatibili con il diritto comunitario, in particolare con il regolamento (CEE) n. 2408/92;
  - ii) imporre all'Italia di disapplicare tali norme e di emanare altre norme pienamente conformi al diritto comunitario.
- (2) Il 15 aprile 1998 l'Air France ha comunicato alla Commissione la propria adesione alla denuncia dei vettori summenzionati.
- (3) Il 22 aprile 1998 i vettori denunziati hanno presentato alla Commissione una domanda aggiuntiva in cui chiedevano che fosse assunta una decisione provvisoria, preliminare a qualsiasi decisione di merito sulle norme italiane, volta ad impedire che tali norme avessero effetto prima che fossero predisposti adeguati collegamenti di trasporto con l'aeroporto di Malpensa.

<sup>(1)</sup> GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.

- (4) Il 27 maggio 1998 l'Austrian Airlines ha presentato alla Commissione una domanda separata avente identico oggetto della domanda iniziale e della domanda aggiuntiva presentate dai vettori denunzianti e fondata sui medesimi motivi.

## II

- (5) Il sistema aeroportuale di Milano comprende gli aeroporti di Linate, Malpensa e Orio al Serio (Bergamo). Sull'aeroporto di Linate, che è situato a 10 km dal centro urbano, si concentra la maggior parte del traffico nazionale e internazionale intracomunitario. L'aeroporto di Linate ha gravi carenze di capacità, atteso che nel 1997 è stato utilizzato da 14,2 milioni di passeggeri mentre la sua capacità ottimale è stimata nell'ordine di 8 milioni di passeggeri. Sull'aeroporto di Malpensa, situato a 53 km dal centro della città, si concentrano tutti i voli intercontinentali in quanto i limiti di operatività di Linate impediscono tali voli da quest'ultimo aeroporto. Solo pochi voli intracomunitari sono serviti dall'aeroporto di Malpensa dato che i passeggeri tendenzialmente preferiscono l'aeroporto di Linate per la sua vicinanza al centro della città. Per questo motivo, l'aeroporto di Malpensa, nel 1997 è stato utilizzato solo da 3,9 milioni di passeggeri, mentre la sua capacità ottimale è stimata nell'ordine di 6 milioni di passeggeri. L'aeroporto di Orio al Serio, situato a circa 50 km dal centro di Milano nei pressi della città di Bergamo, è prevalentemente utilizzato per il traffico «charter» e il trasporto merci, con un numero limitato di voli di linea per passeggeri.
- (6) Finora la ripartizione del traffico tra questi aeroporti è stata governata dal mercato, tenendo conto dei menzionati limiti operativi. Ne è derivata un'utilizzazione inefficiente della capacità aeroportuale esistente, in quanto l'aeroporto di Linate è sovrautilizzato e l'aeroporto di Malpensa è sottoutilizzato. Inoltre, nessuno degli aeroporti del sistema è riuscito a svilupparsi in un grande «hub», vale a dire un centro aeroportuale collettore di traffico e perno di smistamento di voli nazionali, internazionali e intercontinentali (in prosieguo «centro aeroportuale»). Infatti, l'Alitalia si è servita come centro aeroportuale dell'aeroporto di Roma-Fiumicino. Di conseguenza, l'offerta di servizi di trasporto aereo prestati nel sistema aeroportuale di Milano, soprattutto in termini di viaggi intercontinentali, è chiaramente inadeguata alla domanda dato che i passeggeri sono spesso obbligati a viaggiare transitando in centri aeroportuali come quelli di Roma, Londra, Francoforte e Parigi. Inoltre, la capacità esistente non consentirà di far fronte ai volumi di traffico previsti a breve termine, che sono stimati nell'ordine di 20 milioni di passeggeri e 300 000 tonnellate di merci per il 2000. Quindi, la struttura e l'organizzazione attuali del sistema aeroportuale di Milano sono chiaramente inadeguate alle esigenze dell'area servita dal sistema, cioè la città di Milano e tutta l'Italia settentrionale, che rappresenta la terza area della Comunità in ordine di grandezza in termini di popolazione ed attività economica.
- (7) Pertanto, le autorità italiane hanno deciso di riorganizzare il sistema aeroportuale di Milano al fine di creare un centro aeroportuale a Malpensa e costituire una capacità aeroportuale adeguata per il futuro. Tale obiettivo dovrebbe essere raggiunto attraverso l'ampliamento e il miglioramento dell'aeroporto di Malpensa, in base al progetto noto come Malpensa 2000. Questo progetto, che è uno dei quattordici progetti prioritari della rete transeuropea dei trasporti di cui alla decisione n. 1692/96/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, è finanziato dalla Comunità, dal Fondo europeo per gli investimenti e dalla Banca europea per gli investimenti. La costruzione di un nuovo terminal è iniziata nel 1990. Una prima parte del terminal entrerà in funzione nel 1998 con una capacità annuale di 12 milioni di passeggeri (che andrà ad aggiungersi all'attuale capacità di 6 milioni di passeggeri). Il completamento del terminal è previsto per il 2000. Entro tale anno la capacità globale dell'aeroporto (terminal esistente e nuovo terminal) raggiungerà i 24 milioni di passeggeri.
- (8) Il dispositivo finanziario alla base del nuovo aeroporto di Malpensa presuppone la concentrazione del traffico su questo aeroporto, il che implica necessariamente il trasferimento del traffico dall'aeroporto di Linate. Tuttavia, le sole forze di mercato non sono sufficienti ad assicurare tale trasferimento dato che in generale i passeggeri preferiscono utilizzare l'aeroporto di Linate per via della sua vicinanza al centro della città. Su tali premesse, le autorità italiane hanno deciso di adottare criteri cogenti in materia di ripartizione del

<sup>(1)</sup> GU L 228 del 9. 9. 1996, pag. 1.

traffico al fine di assicurare il trasferimento di un consistente volume di traffico da Linate a Malpensa. A questo proposito, è opportuno rilevare che la BEI ha subordinato l'erogazione dei finanziamenti all'adozione da parte delle autorità italiane di norme sulla ripartizione del traffico che determinassero un consistente trasferimento del traffico dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa.

- (9) Il 1° luglio 1994 il governo italiano ha emanato il decreto-legge n. 428, successivamente convertito con la legge 8 agosto 1994, n. 505, che all'articolo 3, comma 2, autorizza il ministero dei Trasporti ad attivare la concentrazione del traffico aereo sull'aeroporto di Milano-Malpensa in tempo utile per il completamento del processo di liberalizzazione del trasporto aereo in Europa, previsto per il 1° aprile 1997. Su tale base e al fine di raggiungere tale obiettivo, è stato emanato il decreto del ministro dei Trasporti 5 luglio 1996, n. 46-T, recante le norme sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano, esposte ai punti 9.1, 9.2 e 9.3.
- 9.1. L'articolo 1, comma 1, stabilisce che dalla data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza del polo funzionale di Malpensa 2000 (prima parte del nuovo terminal), che sarà stabilita con successivo decreto, tutti i collegamenti di linea e non di linea su rotte intercontinentali e intracomunitarie (comprese le rotte intracomunitarie nazionali o internazionali) saranno effettuati da e per l'aeroporto di Malpensa.
- 9.2. L'articolo 1, comma 2, prevede che gli stessi collegamenti possono essere operati anche dall'aeroporto di Orio al Serio.
- 9.3. L'articolo 1, comma 3 e 4, stabilisce che l'aeroporto di Linate può essere utilizzato solo dall'aviazione generale e per l'esercizio di voli diretti, senza scali intermedi, da e per Milano, il cui volume annuale di passeggeri sia stato, nella sua totalità, pari o superiore a 2 milioni nell'anno antecedente la menzionata data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza, ovvero abbia raggiunto una media annuale di 1 750 000 nel triennio precedente.
- (10) Il 13 ottobre 1997 il governo italiano ha adottato il decreto n. 70-T che all'articolo 1, comma 1, stabilisce che le opere di prima urgenza menzionate nel decreto n. 46-T entreranno in servizio il 25 ottobre 1998. Tale data è stata fissata senza che la Commissione sia stata previamente informata o consultata.
- (11) Quindi, per effetto dei decreti n. 46-T e 70-T, a partire dal 25 ottobre 1998 tutti i voli da e per Milano dovranno essere effettuati dall'aeroporto di Malpensa o dall'aeroporto di Orio al Serio ad eccezione dei voli dell'aviazione generale e di quelli che raggiungono le soglie di traffico stabilite dall'articolo 1, comma 4, del decreto n. 46-T.
- (12) In pratica, la sola rotta che raggiunge le soglie stabilite è Milano-Roma. Nessun altro servizio di trasporto aereo sarà pertanto autorizzato nell'aeroporto di Linate.
- (13) Tra luglio e ottobre 1997, si sono tenuti una serie di contatti tra i vettori denunzianti (ad eccezione di Austrian Airlines) e le autorità italiane. Essi hanno segnalato che, a loro avviso, i criteri ed i tempi previsti dalle norme italiane erano incompatibili con il diritto comunitario. Le autorità italiane non hanno condiviso le argomentazioni esposte dai vettori denunzianti ed hanno confermato i criteri e le date previste dalle norme italiane.
- (14) Le domande formalmente presentate alla Commissione dai vettori denunzianti investono sia i criteri che il calendario stabiliti dal decreto n. 46-T e dal decreto n. 70-T.
- III
- (15) A sostegno della denuncia presentata alla Commissione contro le norme italiane, i vettori denunzianti adducono quanto esposto ai punti 15.1 e 15.2.

- 15.1. Le norme italiane contravvengono all'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92.

I vettori denunzianti rilevano che l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento citato enuncia un principio generale di libertà di accesso e che la Commissione, nella decisione 95/259/CE<sup>(1)</sup> (sul sistema aeroportuale di Parigi), ha affermato che tale principio implica il diritto di scelta tra i diversi aeroporti di uno stesso sistema aeroportuale. Tale diritto resta tuttavia subordinato alla facoltà delle autorità italiane di ripartire il traffico tra gli aeroporti di uno stesso sistema aeroportuale a norma dell'articolo 8, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2408/92. Questa norma stabilisce che tale facoltà deve essere esercitata senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità dei vettori aerei. I vettori denunzianti citano poi la decisione 93/347/CEE della Commissione<sup>(2)</sup> (sul caso Viva Air), in cui si afferma che, come ogni eccezione al principio generale della libertà di accesso sancito dall'articolo 3, paragrafo 1, le restrizioni introdotte dagli Stati membri a norma dell'articolo 8, paragrafo 1, devono essere basate su criteri trasparenti, obiettivi, coerenti e non discriminatori. Secondo i vettori denunzianti si configurano due distinte violazioni.

- 15.1.1. In primo luogo, secondo i vettori denunzianti, le norme italiane sono discriminatorie perché privilegiano di fatto la compagnia Alitalia. A questo riguardo, citano la decisione 95/259/CE in cui la Commissione ha affermato che il principio di non discriminazione vieta anche le misure che, pur senza fare esplicito riferimento alla nazionalità o all'identità del vettore aereo, produca in pratica, anche se indirettamente, effetti discriminatori.

In seguito all'applicazione delle norme italiane sarà attiva da Linate solo la rotta Milano-Roma, sulla quale operano numerosi vettori aerei comunitari, tra cui Alitalia. Da Milano, Alitalia opera in media circa 28 voli al giorno per Roma, che è il centro aeroportuale della sua rete. Alitalia opera attualmente voli diretti di lungo raggio da Malpensa solo per un ristretto numero di destinazioni (New York, Los Angeles, Miami, Tokyo, Osaka e Pechino) in quanto la maggior parte dei suoi voli al di fuori del SEE è operata dall'aeroporto di Roma-Fiumicino. L'apertura di Malpensa 2000 non porrà fine al ruolo di centro aeroportuale rivestito da Roma-Fiumicino per i voli di medio e lungo raggio di Alitalia.

Il progetto di programma della compagnia per l'inverno 1998/99 prevede un notevole sviluppo del servizio su destinazioni fuori dallo Spazio economico europeo, a partire da Malpensa e a scapito di Roma. Per molte destinazioni, tuttavia, si continuerebbe ad utilizzare solo lo scalo di Roma ed un numero ancora maggiore di destinazioni sarebbe suddiviso fra Roma e Malpensa (ad esempio in certi fine settimana dall'uno e in altri fine settimana dall'altro). Di conseguenza, l'Alitalia può ancora contare, in gran parte, sul centro aeroportuale di Roma alimentato da Linate, mentre i vettori aerei comunitari non italiani non potranno più alimentare i loro centri aeroportuali dallo stesso aeroporto, essendo costretti ad effettuare tali voli dall'aeroporto di Malpensa.

L'aeroporto di Malpensa è nettamente più scomodo di Linate per la sua posizione geografica. La durata del tragitto in automobile tra il centro di Milano e Malpensa è di 50-70 minuti contro i 15-20 minuti del tragitto per Linate. Per il momento non esiste un collegamento ferroviario per nessuno di questi due aeroporti e la tariffa di un servizio di taxi per Malpensa (67 ECU) è oltre il quadruplo della tariffa per Linate (15 ECU).

Da ciò consegue che Alitalia godrà di un vantaggio concorrenziale, rispetto ai vettori comunitari non italiani, nella prestazione di servizi di trasporto aereo a medio e lungo raggio con scalo nel suo centro aeroportuale. In altre parole,

<sup>(1)</sup> GU L 162 del 13. 7. 1995, pag. 25.

<sup>(2)</sup> GU L 140 dell'11. 6. 1993, pag. 51.

i passeggeri che viaggiano da Milano verso destinazioni a medio o lungo raggio dovendo passare attraverso un centro aeroportuale preferiranno transitare in quello dell'Alitalia piuttosto che in quelli degli altri vettori comunitari.

In tale contesto, i vettori denunziati sostengono che l'obiettivo primario dei decreti n. 46-T e n. 70-T non è quello di ripartire il traffico tra gli aeroporti all'interno del sistema aeroportuale di Milano, bensì di attribuire un vantaggio concorrenziale ad Alitalia.

Inoltre, i vettori denunziati ritengono che la discriminazione originata, come prima illustrato, dalla localizzazione dell'aeroporto di Malpensa, è ulteriormente rafforzata dal fatto che tale aeroporto non sarà servito da adeguati collegamenti di trasporto con il centro della città alla data in cui avrà luogo il trasferimento dei voli. Nessuno dei previsti collegamenti di trasporto tra il centro della città e l'aeroporto sarà pienamente operativo entro il 25 ottobre 1998, mentre, secondo le previsioni, l'aeroporto dovrebbe essere utilizzato da 11 milioni di passeggeri in più all'anno.

In particolare, secondo i vettori denunziati, il collegamento ferroviario non sarà pronto per l'uso da parte dei passeggeri prima della fine del 1999.

Una notevole mole di lavori sarebbe tuttora da completare sull'autostrada A8 Milano-Laghi, che sarà l'unica strada ad alta capacità e di livello qualitativo elevato che collegherà l'aeroporto di Malpensa. Questa autostrada è già altamente congestionata. Le opere da realizzare prevedono la costruzione di una corsia di emergenza e fino alla loro ultimazione, prevista per il dicembre 2000, la capacità di questa autostrada sarà ulteriormente ridotta. In ogni caso, anche se le opere programmate ne miglioreranno in qualche modo la capacità, essa resterà comunque insufficiente per assorbire l'incremento di traffico prodotto dal trasferimento di 11 milioni di passeggeri da Linate a Malpensa.

Inoltre, dato che per ragioni amministrative i tassisti di Milano sono autorizzati a trasportare i passeggeri solo dalla città verso l'aeroporto e non viceversa, la tariffa applicata per un viaggio di sola andata all'aeroporto sarà calcolata sulla base di un viaggio di andata e ritorno, risultando così di importo molto elevato (67,66 ECU).

L'assenza di adeguati collegamenti di trasporto renderà l'aeroporto di Malpensa ancora più scomodo rispetto a Linate, rafforzando di conseguenza l'effetto discriminatorio delle norme italiane.

- 15.1.2. In secondo luogo, i vettori osservano che le norme italiane non sono proporzionate all'obiettivo perseguito dalle autorità italiane. A questo proposito rilevano che la Commissione, nella decisione 94/290/CE<sup>(1)</sup> (sul caso TAT / Parigi-Orly — Londra), ha affermato che le norme sulla ripartizione del traffico adottate dalle autorità francesi, contravvenivano al principio di proporzionalità, in quanto i fini da esse perseguiti avrebbero potuto essere ottenuti con misure meno restrittive e meno pregiudizievoli nei confronti degli scambi intracomunitari.

Gli obiettivi perseguiti dalle norme italiane sono la concentrazione del traffico aereo sull'aeroporto di Malpensa, al fine di promuoverne il ruolo di centro aeroportuale intercontinentale per l'Italia settentrionale, ed il contestuale mantenimento in funzione dell'aeroporto di Linate. L'undicesimo capoverso del preambolo del decreto n. 46-T afferma che l'aeroporto di Linate dovrà essere comunque mantenuto in funzione, dato che, anche ai fini dello sviluppo del traffico, appare contrario alla logica economica privare l'area di una capacità esistente in un settore come quello del trasporto aereo.

<sup>(1)</sup> GU L 127 del 19. 5. 1994, pag. 22.

Il trasferimento di traffico previsto dalle norme italiane determinerà, per un verso, la sottoutilizzazione dell'aeroporto di Linate (solo 2 milioni di passeggeri utilizzeranno questo aeroporto che ha una capacità ottimale di 8 milioni di passeggeri) e, per altro verso, farà sorgere a medio termine carenze di capacità nell'aeroporto di Malpensa. Secondo il presidente della Società per azioni Esercizi Aeroportuali (SEA), che gestisce gli aeroporti milanesi, probabilmente tra pochi anni l'aeroporto di Malpensa sarà saturo, tanto che sarà necessario ritrasferire una quota di voli a Linate.

Di conseguenza, i vettori denunzianti sostengono che le norme italiane non sono proporzionate in quanto i loro fini potrebbero essere conseguiti senza discriminazioni e con un'utilizzazione più razionale della capacità aeroportuale, evitando sia la sottoutilizzazione dell'aeroporto di Linate, sia la congestione dell'aeroporto di Malpensa. In tale contesto dovrebbe essere consentito a tutti i vettori aerei comunitari di operare i collegamenti con i rispettivi centri aeroportuali dall'aeroporto di Linate.

- 15.2. Le norme italiane sono contrarie alla decisione 97/789/CE della Commissione <sup>(1)</sup> riguardante gli aiuti concessi dall'Italia alla compagnia Alitalia. La discriminazione derivante dalle norme italiane costituisce una violazione delle condizioni previste dall'articolo 1, punto 4, della medesima, al fine di assicurare la compatibilità dell'aiuto con il mercato comune. Detto articolo considera gli aiuti in oggetto compatibili con il mercato comune a condizione che l'Italia rispetti l'impegno di «non concedere all'Alitalia alcun trattamento preferenziale nei confronti di altri vettori comunitari, in particolare per quanto riguarda la concessione di diritti di traffico (inclusi quelli verso paesi al di fuori dello Spazio economico europeo), l'allocazione degli "slots", l'assistenza a terra e l'accesso alle installazioni aeroportuali nella misura in cui tali trattamenti risultino in contrasto con norme comunitarie».

#### IV

- (16) Al fine di un esame completo del caso secondo la procedura di cui all'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2408/92, e in ossequio al diritto di difesa, il 3 marzo 1998 la Commissione ha trasmesso alle autorità italiane la domanda presentata dai vettori denunzianti, invitandole a formulare le loro osservazioni entro un mese da tale data.
- (17) In risposta, le autorità italiane hanno inviato alla Commissione una nota in data 1° aprile 1998, in cui si esponevano le considerazioni riassunte ai punti da 17.1 a 17.4.
- 17.1. La politica aeroportuale di uno Stato membro è di competenza del medesimo. Ciò premesso, come affermato nella decisione 95/259/CE, uno Stato membro deve essere libero di decidere quale aeroporto privilegiare ai fini dello sviluppo di un sistema aeroportuale.

In tale contesto, le autorità italiane sottolineano che l'attuale struttura del sistema aeroportuale di Milano non offre una capacità sufficiente a soddisfare la domanda di servizi di trasporto aereo dell'area metropolitana di Milano. Il mantenimento di questa struttura non consentirebbe di trasformare il sistema aeroportuale di Milano in un punto di connessione internazionale, come previsto nel quadro della politica comune europea dei trasporti. Proprio per questo motivo, la Comunità ha incluso il progetto Malpensa 2000 nell'elenco dei progetti prioritari delle reti transeuropee. La riuscita di questo progetto presuppone la concentrazione del traffico sull'aeroporto di Malpensa. A questo riguardo, la Banca europea degli investimenti ha acconsentito a contribuire al finanziamento del progetto a condizione che la concentrazione del traffico sull'aeroporto di Malpensa fosse attivata entro la data di entrata in esercizio delle opere di prima urgenza. Su tale base, le autorità italiane hanno adottato i decreti n. 46-T e n. 70-T che mirano chiaramente a tale concentrazione. In tale contesto, Linate svolgerà la funzione di aeroporto complementare e sussidiario, adibito ad un traffico specifico e conserverà il ruolo di utile risorsa nel caso in cui nel tempo la capacità risultasse insufficiente.

<sup>(1)</sup> GU L 322 del 25. 11. 1997, pag. 44.

- 17.2. In merito agli effetti discriminatori delle norme italiane, le autorità italiane ritengono che non sia stata attuata alcuna discriminazione in quanto tutti i vettori aerei comunitari possono accedere alla rotta Milano-Roma secondo la pertinente normativa comunitaria. Attualmente su questa tratta operano due vettori da Linate (Alitalia e Air One) e due da Malpensa (Alitalia e Meridiana).

La concentrazione del traffico su Malpensa consentirà a tutti i vettori aerei comunitari di accedere da questo aeroporto a tutti gli aeroporti comunitari, compresi gli aeroporti italiani. I diritti di cabotaggio, al pari della quinta, sesta e settima libertà, potranno perciò essere liberamente esercitati attraverso l'aeroporto di Malpensa.

Il fatto che la rotta Milano-Roma sia l'unica che abbia raggiunto le soglie stabilite dal decreto 46-T non comporta di per sé alcuna discriminazione.

- 17.2.1. Infatti sono state fissate soglie molto elevate per fare in modo che siano servite dall'aeroporto di Linate solo le tratte aeree più frequentate, utilizzate prevalentemente da viaggiatori c.d. da punto a punto («point to point») che richiedono un'alta frequenza di voli. La rotta Milano-Roma è appunto quella più frequentata d'Italia e con il maggior numero di viaggiatori d'affari («business») da punto a punto. In termini di volume di traffico tale rotta supera ampiamente qualsiasi altra rotta servita da Milano, per cui è giustificato assoggettarla ad un regime distinto. Inoltre, la rotta Milano-Roma non ha la specifica funzione di alimentare il centro aeroportuale di Alitalia di Roma-Fiumicino. Ciò è dimostrato dal fatto che i collegamenti sono distribuiti su tutto l'arco della giornata e non sono concentrati nelle fasce orarie collegate ai voli a lungo raggio operati da Alitalia nell'aeroporto di Roma-Fiumicino.
- 17.2.2. L'effetto discriminatorio delle norme non può essere valutato in base alla situazione attuale. La politica di Alitalia è chiaramente finalizzata allo sviluppo del centro aeroportuale di Malpensa. Pertanto, sia Alitalia che altri vettori offriranno nuovi collegamenti diretti da Milano che per il momento non sono disponibili. Tali collegamenti saranno operati nell'aeroporto di Malpensa, con la conseguenza che i viaggiatori non saranno più obbligati a transitare in centri aeroportuali situati altrove nella Comunità per raggiungere la loro destinazione finale.
- 17.2.3. In ogni caso, per l'utenza l'aeroporto di Malpensa è più comodo di quello di Linate. I lavori relativi alle infrastrutture di accesso sono proceduti secondo il calendario indicato dalle autorità italiane. Infatti si è ritenuto fin dall'inizio che il presupposto necessario per il trasferimento fosse il completamento della SS 336 (la strada che collega il terminal esistente al nuovo terminal) che sarà attuato entro il 25 ottobre 1998. L'attuale sistema stradale è pienamente compatibile con il volume di traffico da trasferire a Malpensa. A questo proposito occorre considerare l'intero bacino di utenza di Malpensa e non solo la città di Milano. Su tale base, il numero di viaggiatori per i quali la localizzazione di Malpensa è più favorevole di Linate equivale più o meno al numero di viaggiatori per i quali è vero l'inverso. Per quanto riguarda il problema del prezzo eccessivo delle tariffe dei taxi, la regione Lombardia ha proposto una regolamentazione che consente di mantenerle a livelli accettabili.
- 17.3. Per quanto riguarda il principio di proporzionalità, le autorità italiane sostengono che le norme sulla ripartizione del traffico sono necessarie per raggiungere l'obiettivo di creare un centro aeroportuale a Malpensa mantenendo Linate come aeroporto supplementare.

Le soglie elevate di traffico consentiranno di mantenere a Linate solo le tratte con volumi di traffico che giustifichino la presenza del collegamento sia da Linate che da Malpensa. Infatti Linate sarà utilizzato per rotte con un traffico prevalentemente

terminale («point to point») per soddisfare la domanda dei viaggiatori d'affari o «pendolari» (passeggeri «business» e «commuter»). La sottoutilizzazione di Linate è giustificata dall'obiettivo di creare un centro aeroportuale operativo a Malpensa, obiettivo che presuppone l'integrazione del maggior numero possibile di voli a corto e medio raggio con voli a lungo raggio. Tale assetto è necessario per far sì che il centro aeroportuale di Malpensa possa essere utilizzato da passeggeri provenienti da svariati punti di partenza nella Comunità (per esempio Londra, Bruxelles, Lisbona, Francoforte, Copenaghen, Roma, Palermo, Venezia, Pantelleria, ecc.). Analogamente, sarà sempre possibile alimentare altri centri aeroportuali europei da Roma, Milano e da altri centri regionali italiani.

Ogni diversa considerazione sarebbe di fatto discriminatoria nei confronti del centro aeroportuale di Malpensa.

- 17.4. In merito alla violazione delle condizioni imposte dalla decisione 97/789/CE, le autorità italiane affermano che tale richiamo non è pertinente in quanto la predetta decisione è successiva all'emanazione delle norme italiane controverse e nessun riferimento alle stesse è stato fatto nella decisione.

#### V

- (18) La Commissione ha incontrato i vettori denunzianti il 10 maggio 1998. Essi hanno sottolineato l'urgenza del caso in vista dell'imminente decisione sull'assegnazione delle bande orarie («slots») sugli aeroporti di Milano prevista nell'ambito della 102ª conferenza IATA di coordinamento dei voli convocata a Montreal per giugno 1998.
- (19) In due riunioni tenutesi a Bruxelles il 9 e il 19 giugno 1998 e con lettera datata 25 giugno 1998, la Commissione ha formalmente comunicato alle autorità italiane la sua posizione sul caso di specie in base ai fatti emersi fino ad allora, illustrando sinteticamente i motivi per cui sussistevano dubbi circa la compatibilità delle norme italiane con l'articolo 8, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2408/92. La Commissione ha rilevato che dette norme apparivano in pratica discriminatorie a favore di Alitalia. Ha altresì rilevato che erano comunque sproporzionate rispetto al fine perseguito. Entrambe le considerazioni erano essenzialmente connesse all'adeguatezza dei tempi di realizzazione delle infrastrutture di accesso all'aeroporto di Malpensa rispetto al volume di traffico che si intendeva trasferire in tale aeroporto. Su tale base, le autorità italiane sono state invitate a modificare le norme in modo da assicurarne la piena compatibilità con il diritto comunitario.
- (20) Con lettere datate 2 e 15 luglio 1998, le autorità italiane hanno dichiarato alla Commissione di non essere disposte ad apportare alcuna modificazione alle norme in oggetto ed hanno formulato le osservazioni di cui ai punti 20.1, 20.2 e 20.3.
- 20.1. Le autorità italiane hanno ribadito che i criteri di ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale milanese fissati dal decreto n. 46-T non comportano alcuna discriminazione a favore di Alitalia. Tuttavia, al fine di rassicurare la Commissione sotto questo aspetto, hanno affermato di poter prevedere modalità d'esercizio della tratta Milano-Roma dall'aeroporto di Linate che impediscano di fatto la possibilità di alimentare il centro aeroportuale dell'Alitalia di Roma-Fiumicino. In tale ottica, potrebbero essere consentiti su tale rotta solo servizi-navetta con limitazioni di bagaglio nella stiva e divieto di effettuare i servizi di accettazione («check-in») per altre destinazioni (divieto di emissione a Linate di carte d'imbarco per i voli di connessione in partenza da Roma-Fiumicino).
- 20.2. I criteri previsti dal decreto n. 46-T erano stati presentati alla Commissione nel corso di varie riunioni del c.d. gruppo Christophersen, che era stato incaricato di seguire il progetto, tenutesi tra il 1994 e il 1997. All'epoca la Commissione non aveva sollevato alcuna obiezione riguardo alla compatibilità di tali misure con il diritto comunitario. Analogamente, la Commissione era sempre stata tenuta al corrente del calendario dei lavori inerenti alle infrastrutture di accesso all'aeroporto.

- 20.3. Nel corso delle menzionate riunioni, solo due infrastrutture di accesso erano state giudicate «minime ma sufficienti» per assicurare il trasferimento del traffico a Malpensa: la SS 336 e l'autostrada A8 dopo i lavori di potenziamento. Inoltre, la Commissione è stata regolarmente informata sui tempi previsti per il completamento delle varie opere relative alle infrastrutture di accesso all'aeroporto.
- 20.4. La posizione assunta dalla Commissione rischia di compromettere il raggiungimento dell'obiettivo di creare a Malpensa un centro aeroportuale pienamente operativo ed economicamente efficiente. Di conseguenza, viene messa a rischio la realizzazione di un progetto di interesse comune che figura tra i progetti prioritari delle reti transeuropee.
- (21) Nell'ultima riunione, che ha avuto luogo a Bruxelles, il 24 luglio 1998, le autorità italiane hanno fornito alla Commissione informazioni aggiornate sullo stato di avanzamento dei lavori relativi alle infrastrutture di accesso all'aeroporto di Malpensa. La Commissione ha dichiarato alle autorità italiane di ritenere inadeguata la soluzione da loro proposta di imporre condizioni di trasporto-navetta sulla tratta Milano(Linate)-Roma(Fiumicino). Tali condizioni, che in ogni caso non rientrano nelle norme sulla ripartizione del traffico oggetto di esame nella presente decisione, non precludono la potenziale alimentazione del centro aeroportuale di Fiumicino. Infatti, anche se potessero essere introdotte, malgrado le probabili resistenze degli utenti e della compagnia, un divieto di accettazione del bagaglio e di prosecuzione del bagaglio sarebbe di difficile esecuzione e non impedirebbe il transito dei passeggeri con il solo bagaglio a mano. In ogni caso, la soluzione proposta non risolverebbe la questione della sproporzione tra le norme e il loro scopo.

#### VALUTAZIONE GIURIDICA

#### VI

- (22) In materia di ripartizione del traffico tra gli aeroporti di un unico sistema aeroportuale, la Commissione ha i poteri conferitile dall'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2408/92 il quale recita:
- «A richiesta di uno Stato membro o di propria iniziativa la Commissione esamina l'applicazione dei paragrafi 1 e 2 ed entro un mese dalla data di ricevimento della richiesta decide, previa consultazione del Comitato di cui all'articolo 11, se lo Stato membro può continuare ad applicare il provvedimento...».
- (23) Viste le denunce presentate dai vettori, la Commissione ritiene necessario esercitare tali poteri per stabilire se l'Italia possa applicare o meno le norme sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano previste dai decreti n. 46-T e n. 70-T, in virtù delle quali, a decorrere dal 25 ottobre 1998, tutti i servizi di trasporto aereo dovranno essere prestati nell'aeroporto di Malpensa ad eccezione di quelli che raggiungono determinate soglie, che potranno continuare ad essere prestati nell'aeroporto di Linate<sup>(1)</sup>. La Commissione interviene di propria iniziativa, come espressamente previsto dall'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2408/92, e il suo esame non si limita assolutamente all'oggetto delle denunce e alla situazione dei vettori denunziati.
- (24) A questo riguardo, il semplice fatto che i servizi della Commissione non abbiano dato indicazioni circa la compatibilità delle controverse norme italiane con il diritto comunitario in occasione di riunioni tenutesi nell'ambito del gruppo Christophersen non può incidere sulla posizione formale della Commissione su questo punto. La Commissione ricorda che l'obiettivo di tali riunioni, alle quali comunque non hanno partecipato solo i servizi della Commissione, era quello di seguire in generale il progetto Malpensa 2000 e non di esaminare specificatamente la compatibilità delle norme italiane con il diritto

<sup>(1)</sup> Anche se è possibile ricorrere all'aeroporto di Bergamo, la sua distanza e la carenza di accesso adeguato e di idonee infrastrutture tecniche, lo rendono un'alternativa a Linate ancor meno valida.

comunitario. Inoltre, già in questa fase i servizi della Commissione hanno insistito sulla necessità di predisporre adeguate infrastrutture di accesso funzionanti alla data del trasferimento. Inoltre la Commissione non è mai stata consultata in merito al calendario di esecuzione delle misure in oggetto. Ciò considerato, le autorità italiane non possono invocare il loro legittimo affidamento sul fatto che la Commissione considerasse le norme italiane in contestazione compatibili con il diritto comunitario. In ogni caso, con il presente procedimento si mette in causa in particolare l'applicazione delle norme italiane in una situazione in cui l'accesso su strada e per ferrovia all'aeroporto di Malpensa è inadeguato.

## VII

- (25) Il principio della libera prestazione dei servizi di trasporto aereo nella Comunità sancito dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92 consente ai vettori aerei comunitari di operare in qualunque aeroporto all'interno di uno stesso sistema aeroportuale secondo le proprie decisioni commerciali. Pertanto, il libero accesso al mercato implica generalmente il diritto di scelta fra i diversi aeroporti di un sistema aeroportuale. La Commissione ritiene che tale diritto sia un elemento essenziale del processo di liberalizzazione poiché, nella maggior parte dei casi, gli aeroporti appartenenti ad uno stesso sistema aeroportuale non rivestono lo stesso interesse economico, come affermato nelle decisioni 93/347/CEE e 95/259/CE<sup>(1)</sup>.
- (26) Gli Stati membri possono tuttavia limitare la suddetta libertà di accesso in virtù dell'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio che così si esprime:
- «Il presente regolamento non pregiudica — il diritto degli Stati membri di regolamentare, senza discriminazioni basate sulla nazionalità o sull'identità del vettore aereo, la ripartizione del traffico tra gli aeroporti appartenenti ad uno stesso sistema aeroportuale».
- (27) Come la Commissione ha già precisato nella decisione 95/259/CE e nella decisione 94/290/CE<sup>(2)</sup>, qualsiasi restrizione adottata in forza di tale norma deve essere compatibile con i principi illustrati ai punti 27.1 e 27.2.

27.1. Il divieto di discriminazione, cui fa espresso riferimento l'articolo 8, paragrafo 1.

Tale principio non solo vieta ogni forma di discriminazione in base alla nazionalità del vettore aereo, riflettendo così il principio enunciato dall'articolo 6 del trattato, ma anche qualsiasi forma di discriminazione in base all'identità del vettore. Il Consiglio, nell'adottare il regolamento (CEE) n. 2408/92, ha ritenuto che, data la struttura del settore del trasporto aereo nella Comunità, l'assenza di discriminazioni fondate sulla nazionalità dei vettori non fosse sufficiente ad assicurare il regolare funzionamento del mercato interno nel settore dell'aviazione civile, nonché il rispetto del principio di libero accesso al mercato di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del medesimo regolamento. Di conseguenza, ha aggiunto il divieto di discriminazione sulla base dell'identità dei vettori aerei al quale il Tribunale di primo grado delle Comunità europee ha fatto esplicito riferimento nella sentenza 19 giugno 1997<sup>(3)</sup>.

27.2. I principi generali sulla libera prestazione di servizi, come enunciati nella giurisprudenza della Corte di giustizia delle Comunità europee<sup>(4)</sup>.

Il Consiglio, con il regolamento (CEE) n. 2408/92, ha fissato, in forza dell'articolo 84, paragrafo 2, del trattato, le norme d'applicazione dei principi contenuti negli articoli 59 e 62 del trattato al settore del trasporto aereo, armonizzando così tutti gli

<sup>(1)</sup> Rispettivamente pagg. 54/55 e pag. 30.

<sup>(2)</sup> Rispettivamente pagg. 30/31 e pagg. 28/31.

<sup>(3)</sup> Causa T-260/94, Air Inter/Commissione, Racc. 1997, pag. II-997, punto 112 della motivazione.

<sup>(4)</sup> Cfr. in particolare la sentenza 25.7.1991, causa C-288/89 Collectieve Antenne voorziening Gouda, Racc. 1991 I-4007, punti 10-15 della motivazione.

aspetti dell'accesso al mercato per i vettori aerei titolari di una licenza di esercizio comunitaria. Di conseguenza, per interpretare il regolamento (CEE) n. 2408/92 occorre far diretto riferimento a questi principi, peraltro oggetto di una comunicazione della Commissione <sup>(1)</sup>.

Nel settore del trasporto aereo i principi sulla libera prestazione dei servizi vanno oltre il mero divieto di discriminazione in base alla nazionalità o in base all'identità del vettore. Infatti, anche quando le misure nazionali restrittive della libera prestazione dei servizi si applicano senza discriminazioni, esse sono comunque inammissibili se non sono giustificate da esigenze imperative connesse all'interesse generale oppure se è possibile ottenere lo stesso risultato con provvedimenti meno incisivi, in ossequio al principio di proporzionalità.

## VIII

- (28) Nel caso in esame, la verifica da parte della Commissione, di propria iniziativa, della compatibilità con l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92 delle norme italiane si articola nella valutazione della loro compatibilità con il principio di non discriminazione e con il principio di proporzionalità.

### Il principio di non discriminazione

- (29) La Commissione ritiene che i criteri previsti dal decreto n. 46-T, basati sui volumi di traffico, siano criteri obiettivi che non fanno distinzioni tra i vettori in base alla loro nazionalità o identità, dato che essi si applicano indistintamente a tutti i vettori aerei comunitari. Il semplice fatto che solo la rotta Milano-Roma risponda a tali criteri non costituisce di per sé una discriminazione in quanto tale rotta è aperta a tutti i vettori aerei comunitari, senza restrizioni, in virtù dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92.
- (30) Tuttavia, come la Commissione ha già precisato nella decisione 95/259/CE <sup>(2)</sup>, il principio di non discriminazione sancito dall'articolo 8, paragrafo 1, vieta anche qualsiasi misura che, pur senza fare esplicitamente o direttamente riferimento alla nazionalità o all'identità del vettore aereo, produca in pratica, anche se indirettamente, effetti discriminatori.
- (31) Al fine di determinare se i criteri stabiliti dal decreto n. 46-T producano in pratica effetti discriminatori, occorre esaminare gli effetti che deriveranno dalla loro applicazione a decorrere dal 25 ottobre 1998, come previsto dal decreto n. 70-T.
- (32) A questo proposito, la Commissione osserva che l'esercizio delle reti c.d. «hub and spoke» è ormai comunemente praticato dai vettori aerei della Comunità. Le reti di tali vettori hanno come perno («hub») aeroporti che, a causa della precedente suddivisione della Comunità in una pluralità di mercati delimitati e delle attuali restrizioni normative alla prestazione di servizi di trasporto aereo tra la Comunità ed i paesi al di fuori del SEE, sono sempre localizzati nello Stato membro in cui ha sede il vettore. Tra le maggiori compagnie aeree che si servono attualmente di reti così strutturate si possono citare Air France (Parigi-Charles de Gaulle), Alitalia (Roma-Fiumicino), British Airways (Londra-Heathrow e Londra Gatwick), Iberia (Madrid-Barajas), Lufthansa (Francoforte), KLM (Amsterdam-Schiphol), Sabena (Bruxelles) e SAS (Copenaghen-Karlstrup). Il sistema di centri aeroportuali consente ai vettori di operare su vaste porzioni del mercato comunitario del trasporto aereo attraverso l'offerta di servizi tra qualsiasi coppia di aeroporti comunitari collegati ad uno stesso centro aeroportuale, senza sostenere il costo degli investimenti richiesti da collegamenti diretti. Analogamente, il sistema consente anche di fornire servizi tra qualsiasi aeroporto comunitario collegato ad un centro aeroportuale ed aeroporti situati in paesi terzi, offrendo così un'alternativa ai divieti di prestare servizi diretti derivanti dagli accordi bilaterali conclusi tra Stati membri e paesi terzi.
- (33) Benché il sistema di centri aeroportuali abbia incrementato la concorrenza tra i summenzionati vettori, non sempre consente ad un vettore di far concorrenza ad un altro su una data rotta. Infatti di norma i servizi diretti non sono sostituibili con servizi indiretti a causa

<sup>(1)</sup> GU C 334 del 9. 12. 1993, pag. 3.

<sup>(2)</sup> Pag. 32.

delle differenze sostanziali in termini di durata del viaggio, livello del servizio (uno scalo con trasbordo su un altro aeromobile non è apprezzato dall'utente quanto un servizio diretto) e prezzo (i servizi indiretti hanno un prezzo inferiore ai servizi diretti). Di conseguenza, la concorrenza su una determinata rotta tra servizi diretti e servizi indiretti è molto limitata. Viceversa, i servizi indiretti con scalo nei centri aeroportuali sono di norma sostituibili tra loro anche se ciò non vale per tutti i servizi indiretti disponibili. A questo riguardo, è determinante la posizione geografica del centro aeroportuale intermedio, soprattutto se il punto di destinazione si trova in Europa.

- (34) Nel caso in esame, le informazioni di cui dispone la Commissione indicano che vi è, nella situazione attuale, concorrenza nel campo dell'offerta di servizi aerei da Milano per una serie di aeroporti per lo più situati in paesi al di fuori del SEE (per esempio, Los Angeles, Dubai, Rio de Janeiro, ecc.) tra i servizi prestati da Alitalia attraverso il suo centro aeroportuale di Roma-Fiumicino e i servizi prestati da altri vettori comunitari attraverso i rispettivi centri aeroportuali <sup>(1)</sup>. Pertanto, la Commissione non può condividere l'argomento delle autorità italiane secondo cui la rotta Milano-Roma non avrebbe la funzione di alimentare il centro aeroportuale di Alitalia di Roma-Fiumicino <sup>(2)</sup>.
- (35) La Commissione non ritiene che l'intenzione di Alitalia di servirsi progressivamente dal 25 ottobre 1998 in poi dell'aeroporto di Malpensa come centro aeroportuale porrà fine a tale situazione. La maggiore disponibilità di servizi diretti prestati dall'aeroporto di Malpensa può ridurre certamente la propensione dei viaggiatori a ricorrere a servizi indiretti <sup>(3)</sup>. Tutto indica per contro che i servizi di Alitalia sono e saranno suddivisi fra due centri aeroportuali: Roma-Fiumicino e Milano-Malpensa. Questo era infatti uno dei capisaldi del piano di ristrutturazione dell'Alitalia notificato dall'Italia alla Commissione in forza delle norme sugli aiuti di Stato. Nella citata decisione 97/789/CE si osservava che le autorità italiane avevano sottolineato la validità economico-finanziaria di una strategia basata su una rete con due centri aeroportuali: esse indicavano che Roma-Fiumicino avrebbe avuto «il ruolo di terminal mediterraneo, pur mantenendo una sua forte connotazione intercontinentale». Inoltre la strategia dei centri aeroportuali è alla base dell'accordo con KLM. Anche se il progetto di programma dell'Alitalia per l'inverno 1998/99 prevede un notevole sviluppo del servizio per destinazioni al di fuori del SEE da Malpensa e a scapito di Roma, varie destinazioni continueranno ad essere servite solo da Roma ed in numero ancora maggiore si alterneranno tra Roma e Malpensa (ad esempio certi fine settimana dall'uno e certi dall'altro).

<sup>(1)</sup> Nel 1997, 846 100 passeggeri hanno viaggiato da Milano ad un altro aeroporto passando attraverso Amsterdam, Francoforte, Parigi, Londra, Madrid e Roma. Il 24,5 % di tali passeggeri ha fatto scalo a Roma, il 21,4 % a Londra, il 17,4 % a Francoforte e il 15,1 % ad Amsterdam. Di questo totale:

— 73 399 passeggeri erano diretti ad aeroporti europei (non nazionali). Il 27,3 % di tali passeggeri ha fatto scalo a Francoforte, il 24,4 % ad Amsterdam, il 21,3 % a Londra e il 13,5 % a Roma.

— 169 626 passeggeri erano diretti ad un aeroporto situato in Nordamerica. Il 33,4 % di tali passeggeri ha fatto scalo a Londra, il 25,7 % ad Amsterdam, il 13,4 % a Roma e l'11 % a Parigi.

— 130 552 passeggeri erano diretti ad aeroporti situati in Sudamerica. Il 41 % di tali passeggeri ha fatto scalo a Madrid, il 22 % a Roma, il 16 % ad Amsterdam e il 7,8 % a Parigi.

— 255 998 passeggeri erano diretti ad aeroporti situati in Estremo Oriente. Il 32,2 % di tali passeggeri ha fatto scalo a Londra, il 22,2 % a Francoforte, il 18,3 % a Roma, il 15,2 % ad Amsterdam.

— 71 282 passeggeri erano diretti ad aeroporti situati in Africa. Il 65 % di tali passeggeri ha fatto scalo a Roma, il 12 % a Parigi, il 10 % a Francoforte e il 6,7 % a Londra.

<sup>(2)</sup> Nel 1997, il 16,4 % dei passeggeri che hanno viaggiato tra Milano e Roma (Fiumicino) ha preso un volo di coincidenza in partenza da tale aeroporto. Tale percentuale rappresenta un volume di 207 750 passeggeri, di cui solo il 15 % ha preso una coincidenza nazionale o europea mentre l'85 % ha preso una coincidenza intercontinentale. I redditi derivanti da tali passeggeri sono in proporzione più elevati trattandosi di voli a lungo raggio.

<sup>(3)</sup> Anche se Alitalia offrirà una destinazione particolare esclusivamente tramite un volo diretto da Malpensa, è possibile che soprattutto i passeggeri più sensibili al livello dei prezzi praticati continueranno a preferire servizi con transito in altro centro aeroportuale. Un accesso idoneo a Linate può incitare tali passeggeri a volare da Linate a Roma, per servirsi della coincidenza di un'altra compagnia che offre ad esempio un servizio meno costoso del servizio diretto offerto dall'Alitalia, piuttosto che volare da Malpensa verso un altro centro aeroportuale comunitario.

Inoltre, anche assumendo che il progetto di programma di Alitalia per l'inverno 1998/99 sia definitivo, non vi sono indicazioni circa il rispettivo sviluppo dei servizi basati su Malpensa e su Roma nelle stagioni future; considerato che l'attività a Malpensa aumenterà, è improbabile che Fiumicino sia gradualmente abbandonato come centro aeroportuale e si può anzi pensare che acquisterà maggiore importanza man mano che aumenterà la congestione all'aeroporto di Malpensa.

Alla luce di ciò, è evidente che Alitalia si basa ancora in maniera significativa sul suo centro aeroportuale di Roma, che potrà alimentare da Linate, mentre gli altri vettori aerei comunitari non italiani non potranno più alimentare i rispettivi centri aeroportuali dallo stesso aeroporto, essendo costretti a prestare tali servizi da Malpensa.

- (36) Dal fatto che, per effetto delle norme italiane, solo la rotta Milano-Roma resterà attiva all'aeroporto di Linate, deriverà una situazione in cui dal 25 ottobre 1998 Alitalia sarà l'unico vettore comunitario in grado di accedere al suo centro aeroportuale a Roma-Fiumicino da Milano, utilizzando sia l'aeroporto di Linate che quello di Malpensa. Tutti gli altri vettori comunitari summenzionati potranno accedere ai rispettivi centri aeroportuali solo dall'aeroporto di Malpensa.
- (37) L'aeroporto di Linate è situato a 10 km a sud-est dal centro della città di Milano. La maggior parte degli aeroporti comunitari che servono città di dimensioni analoghe a quelle di Milano o più grandi non sono così prossimi al centro urbano. Grazie alla sua ubicazione favorevole, l'aeroporto è servito sia dalla rete delle infrastrutture di trasporto che collega tutte le più grandi aree del bacino dell'Italia settentrionale alla città di Milano, sia dalla rete dei trasporti urbani. Un'ampia rete di autostrade collega Milano a Torino, Bergamo e Venezia (A4), Varese (A8), Genova (A7) e Bologna (A1). La rete è completata da una circonvallazione e da una tangenziale direttamente collegata all'aeroporto di Linate. L'aeroporto è pertanto facilmente accessibile sia dal bacino dell'Italia settentrionale che dalla città di Milano. La breve distanza che separa Linate dal centro della città rende superfluo un servizio ferroviario.
- (38) L'aeroporto di Malpensa è situato a 53 km a nord-ovest dal centro di Milano. Nessun altro aeroporto nella Comunità che serva una città di dimensioni analoghe o più grande è situato così lontano dal centro urbano. Per la sua ubicazione, è servito solo in parte dalla rete delle infrastrutture di trasporto che collega il bacino dell'Italia settentrionale alla città di Milano e dalla rete delle infrastrutture di trasporto urbano. Infatti, l'aeroporto è accessibile solo dall'autostrada A8 che collega Milano a Varese. Tuttavia, l'autostrada A8 non accede direttamente all'aeroporto di Malpensa e il collegamento dall'autostrada all'aeroporto è assicurato dalla strada statale 336. Per il momento non esistono altri collegamenti diretti con le altre autostrade che accedono a Milano. Inoltre, malgrado la notevole distanza da Milano, manca per ora un servizio ferroviario diretto.
- (39) Di conseguenza, è chiaro che per il momento le modalità di accesso all'aeroporto di Malpensa non sono equivalenti a quelle dell'aeroporto di Linate, per cui comparativamente i due aeroporti non presentano gli stessi vantaggi.
- (40) Posteriormente al 25 ottobre 1998, la situazione rimarrà invariata e potrebbe perfino peggiorare dato che le infrastrutture di accesso ritenute necessarie per assorbire il trasferimento del traffico non saranno pronte. Tali infrastrutture, che sono state precisamente individuate nella riunione del 27 ottobre 1997 del gruppo Christophersen, incaricato del controllo del progetto. Malpensa 2000, sono indicate ai punti 40.1, 40.2 e 40.3.

#### 40.1. Il prolungamento della SS 336.

Attualmente, la SS 336 che collega l'autostrada A8 all'aeroporto finisce al terminal nord, già esistente, senza arrivare al nuovo terminal.

#### 40.2. Il potenziamento dell'autostrada A8.

Questa autostrada è attualmente molto congestionata. La situazione è destinata a peggiorare una volta attuato il trasferimento di traffico previsto dalle norme italiane. Le seguenti opere di ammodernamento sono volte a potenziare la capacità dell'autostrada:

- costruzione di una corsia supplementare a ciascun lato dell'autostrada,
- costruzione di una corsia di emergenza,
- incremento della capacità dei caselli del pedaggio.

#### 40.3. Il funzionamento di un servizio ferroviario diretto da Milano all'aeroporto.

- (41) Stando alle informazioni trasmesse dalle autorità italiane, mentre il prolungamento della SS 336 dovrebbe essere attuato entro il 25 ottobre 1998, le opere di ammodernamento dell'autostrada A8 saranno ultimate solo nel dicembre 2000 (finora è stata costruita solo la corsia supplementare) e il servizio ferroviario diretto entrerà probabilmente in funzione solo dal 1° maggio 1999. Si tratterà comunque di un servizio provvisorio (frequenza di due treni all'ora e viaggio di 39 minuti) mentre il servizio ferroviario pienamente operativo («Malpensa Express», frequenza di 4 treni all'ora e viaggio di 30 minuti) sarà disponibile solo a partire dal 2001. Le autorità italiane non hanno però assunto alcun impegno formale in ordine al rispetto di tali scadenze.
- (42) Sulla base di queste premesse, il livello delle infrastrutture di accesso all'aeroporto di Malpensa posteriormente al 25 ottobre 1998 non sarà compatibile con il volume di traffico che l'aeroporto dovrà sostenere per effetto del trasferimento del traffico di Linate da un lato, e della crescita del mercato dall'altro. In base alle informazioni di cui dispone la Commissione, è presumibile che tale situazione permarrà almeno fino al dicembre 2000, data entro la quale è previsto il completamento di tutte le infrastrutture sopra menzionate.
- (43) Nondimeno, anche dopo il completamento di tali infrastrutture, il loro livello non basterà necessariamente a compensare la posizione geografica sfavorevole di questo aeroporto rispetto all'aeroporto di Linate. A tale riguardo, va tenuto conto non solo della disponibilità di vari collegamenti di trasporto ma anche della qualità degli stessi.
- (44) Date le differenze esistenti tra l'aeroporto di Linate e quello di Malpensa per quanto riguarda le condizioni di accesso, la Commissione ritiene che tali aeroporti non saranno comparabili, sul piano dei vantaggi che presentano, fino a quando il livello delle infrastrutture di accesso a Malpensa non compenserà la posizione geografica di questo aeroporto rispetto a quello di Linate.
- (45) In considerazione di quanto sopra e tenuto conto della situazione concorrenziale tra Alitalia e gli altri vettori aerei comunitari, i criteri fissati dal decreto n. 46-T, consentendo solo ad Alitalia di alimentare il suo centro aeroportuale di Roma-Fiumicino dall'aeroporto di Linate ed obbligando gli altri vettori aerei comunitari ad alimentare i rispettivi centri aeroportuali dall'aeroporto di Malpensa, conferiscono di fatto un vantaggio concorrenziale ad Alitalia. Questo vantaggio concorrenziale sussisterà fino a quando l'aeroporto di Malpensa non sarà dotato di un livello di infrastrutture di accesso tale da superare l'attuale situazione, da cui deriva una scarsa propensione degli utenti ad utilizzare questo aeroporto.
- (46) Di conseguenza, la Commissione ritiene che l'applicazione dal 25 ottobre 1998, in forza del decreto n. 70-T, dei criteri fissati dal decreto n. 46-T produrrà in pratica effetti discriminatori a favore di Alitalia. Ne consegue che detta applicazione dal 25 ottobre 1998 è incompatibile con il divieto di discriminazioni basate sull'identità del vettore aereo, sancito dall'articolo 8, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

#### Il principio di proporzionalità

- (47) Il progetto Malpensa 2000 mira a creare, attraverso l'estensione ed il miglioramento delle attuali strutture dell'aeroporto di Malpensa, un centro aeroportuale pienamente operativo ed economicamente efficiente. Le norme italiane contribuiscono a tale obiettivo assicurando il trasferimento di un sufficiente volume di traffico dall'aeroporto di Linate a quello

di Malpensa in modo da garantire la redditività dello scalo. L'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92 riconosce espressamente la legittimità di una politica attiva di pianificazione degli aeroporti. Esso però deve rispettare i principi generali del diritto comunitario e, in particolare, il terzo pacchetto di misure di liberalizzazione del trasporto aereo (cfr. decisione 95/259/CE pag. 31).

(48) In base alle norme italiane i vettori aerei non potranno più scegliere l'aeroporto di Linate per operare su rotte che non raggiungano le soglie stabilite. In pratica, tale regola si applicherà a tutte le rotte aeree tranne Milano-Roma. Di conseguenza, le norme in esame limitano la libertà di prestare servizi di trasporto aereo nella Comunità da e per Milano. Anche se non dovessero essere considerate discriminatorie, secondo la giurisprudenza costante della Corte di giustizia (cfr. in particolare la citata sentenza 25 luglio 1991) «l'applicazione delle normative nazionali ai prestatori di servizi stabiliti in altri Stati membri deve essere atta a garantire il conseguimento dello scopo con esse perseguito e non può eccedere quanto necessario a tal fine; occorre pertanto che lo stesso risultato non possa essere ottenuto mediante provvedimenti meno incisivi.» (punto 15 della motivazione).

(49) A questo proposito, la Commissione rileva che non è stato dimostrato che la creazione di un centro aeroportuale economicamente efficiente, come pure la riuscita del progetto di rete transeuropea, esigano tali provvedimenti «incisivi». Quanto esposto ai punti 49.1 e 49.2 sembra provare il contrario.

49.1. L'operatività del progetto Malpensa 2000 (incluso il tempestivo esercizio di tutti i voli e la condizione preliminare di un normale accesso dei passeggeri all'aeroporto) non presuppone il trasferimento in blocco per il 25 ottobre 1998 del volume di traffico previsto dalle norme italiane. L'applicazione dei criteri dettati da tali norme produrrà, secondo le stime, un trasferimento di traffico pari a 11,7 milioni di passeggeri, mentre solo 2,5 milioni di passeggeri rimarranno all'aeroporto di Linate.

L'operatività del centro aeroportuale di Malpensa presuppone il trasferimento di un volume di traffico compatibile con il livello delle strutture aeroportuali e delle infrastrutture di accesso. Si rischierebbe altrimenti di compromettere lo sviluppo dell'aeroporto di Malpensa e la prospettiva che esso diventi un centro aeroportuale comunitario affermato. Come sopra rilevato, le necessarie infrastrutture di accesso all'aeroporto non saranno pronte per il 25 ottobre 1998, per cui a tale data le infrastrutture di accesso esistenti non saranno compatibili con il volume di traffico che verrà trasferito. Si può presumere che la situazione rimarrà tale fino al dicembre 2000, data entro la quale, secondo le informazioni trasmesse dalle autorità italiane, dovrebbe essere ultimato il potenziamento della A8 ed avviato il servizio ferroviario provvisorio, sempreché a quella scadenza il livello di traffico dell'aeroporto non richieda un ulteriore potenziamento delle infrastrutture di accesso.

49.2. Il dispositivo finanziario per il progetto Malpensa 2000 non richiede necessariamente che il trasferimento del traffico dall'aeroporto di Linate a quello di Malpensa sia attuato entro il 25 ottobre 1998. Infatti, secondo quanto previsto dal contratto di finanziamento del progetto stipulato tra la BEI e la SEA, la concentrazione del traffico di Linate su Malpensa deve essere attuato entro il 31 dicembre 2000.

(50) In considerazione di quanto esposto, la Commissione è del parere che la creazione di un centro aeroportuale pienamente efficiente e operativo non presupponga necessariamente il trasferimento dal 25 ottobre 1998 di 11,7 milioni di passeggeri. Il rinvio del trasferimento o un trasferimento ripartito nel tempo di tale volume di traffico a decorrere dal 25 ottobre 1998 sarebbe più adeguato a tal fine ed inciderebbe in misura minore sulla libera prestazione di servizi aerei da e per Milano. Le norme italiane non appaiono quindi indispensabili per realizzare l'obiettivo perseguito dalle autorità italiane, che può essere raggiunto con norme meno restrittive della libertà di prestazione dei servizi aerei.

- (51) Da ultimo, le autorità italiane hanno giustificato l'imposizione di soglie elevate per il traffico ammesso a rimanere a Linate, adducendo che solo tali volumi di traffico giustificerebbero che una compagnia aerea operi sia da Linate che da Malpensa e che tale misura avrebbe riguardato le tratte su cui il traffico è in prevalenza «da punto a punto» (point to point).

Ora, se uno degli scopi del decreto n. 46-T era veramente quello di mantenere a Linate le tratte con un traffico prevalentemente da punto a punto — come invero sembrerebbe essere l'intento, dato che il dodicesimo capoverso del preambolo del decreto fa riferimento «in particolare» ai servizi tra Milano e Roma — il decreto non può ritenersi adeguato al conseguimento dell'obiettivo di mantenere tali tratte a Linate, in quanto impone inutili restrizioni su tutte le tratte tranne Milano-Roma e, anzi, le esclude totalmente da tale aeroporto.

Inoltre, l'imposizione di restrizioni che determinano un'immediata e drastica riduzione delle attività a Linate, segnatamente da 14,2 milioni di passeggeri all'anno nel 1997 a 2,5 milioni dopo la decorrenza d'efficacia delle nuove norme, non appare una misura adeguata per perseguire l'obiettivo indicato all'undicesimo capoverso del preambolo del decreto, secondo cui l'aeroporto di Linate dovrà essere comunque mantenuto in funzione.

- (52) Conseguentemente, la Commissione ritiene che le norme sulla ripartizione del traffico previste dal decreto n. 46-T e dal decreto n. 70-T non siano conformi al principio di proporzionalità.

### Conclusioni

- (53) In conclusione, la Commissione ritiene che le norme sulla ripartizione del traffico contenute nei decreti n. 46-T e n. 70-T non siano compatibili con l'articolo 8, paragrafo 1, del regolamento (CEE) n. 2408/92, in quanto la loro applicazione viola il principio di non discriminazione e il principio di proporzionalità. È quindi opportuno decidere, in forza dell'articolo 8, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 2408/92, che l'Italia non possa applicare tali norme.
- (54) La presente decisione non pone in alcun modo in questione il diritto dell'Italia di perseguire una politica aeroportuale attiva e, più specificatamente, l'obiettivo di creare un centro aeroportuale pienamente efficiente e operativo all'aeroporto di Malpensa. Tuttavia, le norme in materia di ripartizione del traffico necessarie per realizzare tale obiettivo devono essere conformi ai principi del diritto comunitario come sopra enunciati.
- (55) Tantomeno, la presente decisione è incompatibile con il fatto che il progetto Malpensa 2000 è un progetto di interesse comune individuato come progetto prioritario nell'ambito della rete transeuropea. A questo proposito la Commissione ricorda che gli interventi degli Stati membri a sostegno dei progetti prioritari della rete transeuropea, o intesi a creare le condizioni necessarie per il conseguimento degli obiettivi di tali progetti, devono essere pienamente compatibili con il diritto comunitario,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

L'Italia non può applicare le norme sulla ripartizione del traffico all'interno del sistema aeroportuale di Milano contenute nel decreto 5 luglio 1996 n. 46-T e nel decreto 13 ottobre 1997 n. 70-T.

#### *Articolo 2*

La Repubblica italiana è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 16 settembre 1998.

*Per la Commissione*

Neil KINNOCK

*Membro della Commissione*

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 24 novembre 1998

che modifica la decisione 97/296/CE che stabilisce l'elenco dei paesi terzi dai quali è autorizzata l'importazione dei prodotti della pesca destinati all'alimentazione umana

[notificata con il numero C(1998) 3585]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(98/711/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione 95/408/CE del Consiglio, del 22 giugno 1995, sulle condizioni di elaborazione, per un periodo transitorio, di elenchi provvisori degli stabilimenti di paesi terzi dai quali gli Stati membri sono autorizzati ad importare determinati prodotti di origine animale, prodotti della pesca o molluschi bivalvi vivi<sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla decisione 98/603/CE<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 2, paragrafo 2, e l'articolo 7,

considerando che la decisione 97/296/CE della Commissione<sup>(3)</sup>, modificata da ultimo dalla decisione 98/573/CE<sup>(4)</sup>, stabilisce l'elenco dei paesi terzi dai quali è autorizzata l'importazione di prodotti della pesca destinati all'alimentazione umana; che nella parte I dell'allegato I sono elencati i paesi e i territori oggetto di una decisione specifica, mentre nella parte II sono elencati quelli che soddisfano alle condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione 95/408/CE; che nell'allegato II sono elencati i paesi terzi e territori dai quali sono autorizzate le importazioni fino al 31 gennaio 1999 secondo le condizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 7, della direttiva 91/493/CE del Consiglio<sup>(5)</sup>;

considerando che le decisioni 98/695/CE<sup>(6)</sup> e 98/675/CE<sup>(7)</sup> della Commissione stabiliscono le condizioni particolari per l'importazione dei prodotti della pesca e

dell'acquacoltura originari, rispettivamente, del Messico e dell'Estonia;

considerando che pertanto il Messico e l'Estonia dovrebbero essere inseriti nella parte I dell'allegato I tra i paesi e territori dai quali è autorizzata l'importazione di prodotti della pesca destinati all'alimentazione umana;

considerando che le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato veterinario permanente,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Gli allegati I e II della decisione 97/296/CE sono sostituiti dagli allegati I e II della presente decisione.

*Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 24 novembre 1998.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 243 dell'11. 10. 1995, pag. 17.

<sup>(2)</sup> GU L 289 del 28. 10. 1998, pag. 36.

<sup>(3)</sup> GU L 122 del 14. 5. 1997, pag. 21.

<sup>(4)</sup> GU L 277 del 14. 10. 1998, pag. 49.

<sup>(5)</sup> GU L 268 del 24. 9. 1991, pag. 15.

<sup>(6)</sup> GU L 332 dell'8. 12. 1998, pag. 9.

<sup>(7)</sup> GU L 317 del 26. 11. 1998, pag. 42.

## ALLEGATO I

**Elenco dei paesi e territori dai quali è autorizzata l'importazione di prodotti della pesca, sotto qualsiasi forma, destinati all'alimentazione umana**

*I. Paesi e territori oggetto di una specifica decisione in base alla direttiva 91/493/CEE del Consiglio*

AL	ALBANIA	FO	ISOLE FÆR ØER	MY	MALAYSIA
AR	ARGENTINA	GH	GHANA	NG	NIGERIA
AU	AUSTRALIA	GM	GAMBIA	NZ	NUOVA ZELANDA
BD	BANGLADESH	GT	GUATEMALA	PE	PERÙ
BR	BRASILE	ID	INDONESIA	PH	FILIPPINE
CA	CANADA	IN	INDIA	RU	RUSSIA
CI	COSTA D'AVORIO	JP	GIAPPONE	SG	SINGAPORE
CL	CILE	KR	COREA DEL SUD	SN	SENEGAL
CO	COLOMBIA	MA	MAROCCO	TH	THAILANDIA
CU	CUBA	MG	MADAGASCAR	TN	TUNISIA
EC	ECUADOR	MR	MAURITANIA	TW	TAIWAN
EE	ESTONIA	MV	MALDIVE	TZ	TANZANIA
FK	ISOLE FALKLAND	MX	MESSICO	UY	URUGUAY
				ZA	SUDAFRICA

*II. Paesi e territori che soddisfano alle condizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 2, della decisione 95/408/CE del Consiglio*

BJ	BENIN	HN	HONDURAS	PA	PANAMA
BZ	BELIZE	HZ	CROAZIA	PG	PAPUA NUOVA GUINEA
CH	SVIZZERA	HU	UNGHERIA <sup>(1)</sup>	PK	PAKISTAN
CM	CAMERUN	IL	ISRAELE	PL	POLONIA
CN	CINA	JM	GIAMAICA	SC	SEICELLE
CR	COSTA RICA	KZ	KAZAKISTAN <sup>(2)</sup>	SI	SLOVENIA
CV	CAPO-VERDE	LT	LITUANIA	SR	SURINAME
CZ	REPUBBLICA CECA	LV	LETTONIA	TG	TOGO
FJ	FIGI	MT	MALTA	TR	TURCHIA
GL	GROENLANDIA	MU	MAURIZIO	UG	UGANDA
GN	GUINEA CONAKRI	NA	NAMIBIA	US	STATI UNITI D'AMERICA
HK	HONG KONG	NI	NICARAGUA	VE	VENEZUELA
				VN	VIETNAM

<sup>(1)</sup> Autorizzato soltanto per le importazioni di animali vivi destinati al consumo umano.

<sup>(2)</sup> Autorizzato soltanto per le importazioni di caviale.

*ALLEGATO II*

**Elenco dei paesi terzi e territori dai quali sono autorizzate fino al 31 gennaio 1999 le importazioni di prodotti della pesca destinati al consumo umano secondo le condizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 7, della direttiva 91/493/CEE**

AO	ANGOLA
AZ	AZERBAIGIAN <sup>(1)</sup>
BG	BULGARIA
BS	BAHAMAS
CG	CONGO BRAZZAVILLE
DZ	ALGERIA
EG	EGITTO
ER	ERITREA
GA	GABON
GW	GUINEA BISSAU
IR	IRAN
KE	KENYA
LC	SAINT LUCIA
LK	SRI LANKA
MK	FYROM
MM	MYANMAR
MZ	MOZAMBICO
RO	ROMANIA
SB	ISOLE SALOMONE <sup>(2)</sup>
SH	SANT'ELENA
ZW	ZIMBABWE

---

<sup>(1)</sup> Autorizzato soltanto per le importazioni di caviale.

<sup>(2)</sup> Autorizzato soltanto per le importazioni da Solomon Taiyo Limited.

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 novembre 1998

che modifica alcune informazioni contenute nell'elenco che figura nell'allegato del regolamento (CE) n. 44/98 che fissa l'elenco per il 1998 dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri autorizzati a pescare la sogliola in determinate zone della Comunità con reti a strascico a pali di lunghezza complessiva superiore a nove metri

[notificata con il numero C(1998) 3617]

(98/712/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 894/97 del Consiglio, del 29 aprile 1997, che istituisce misure tecniche per la conservazione delle risorse della pesca <sup>(1)</sup>,

visto il regolamento (CEE) n. 3554/90 della Commissione, del 10 dicembre 1990, che fissa le modalità di redazione dell'elenco dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri, autorizzati a pescare la sogliola in determinate zone della Comunità con reti a strascico a pali di lunghezza complessiva superiore a nove metri <sup>(2)</sup>, modificato dal regolamento (CE) n. 3407/93 <sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 2,

considerando che il regolamento (CE) n. 44/98 della Commissione <sup>(4)</sup> fissa l'elenco per il 1998 dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri autorizzati a pescare la sogliola in determinate zone della Comunità con reti a strascico a pali di lunghezza complessiva superiore a nove metri, elenco di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera c), del regolamento (CE) n. 894/97;

considerando che le autorità degli Stati membri interessati hanno chiesto di introdurre alcune modifiche nelle informazioni che figurano nel suddetto elenco; che tali richieste sono corredate da tutte le informazioni neces-

sarie ai sensi dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 3554/90; che dalla valutazione di queste informazioni emerge la loro conformità alla disposizione succitata e che è pertanto opportuno modificare le informazioni che figurano in tale elenco,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Le informazioni contenute nell'elenco che figura nell'allegato del regolamento (CE) n. 44/98 sono modificate conformemente all'allegato della presente decisione.

*Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 novembre 1998.

*Per la Commissione*

Emma BONINO

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 132 del 23. 5. 1997, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 346 dell'11. 12. 1990, pag. 11.

<sup>(3)</sup> GU L 310 del 14. 12. 1993, pag. 19.

<sup>(4)</sup> GU L 5 del 9. 1. 1998, pag. 24.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO — LIITE — BILAGA

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168
----	----	------------	------	---------	-----

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	146
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	3	Sperber	DCVF	Greetsiel	146
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
SH	9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA / BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
----	----	-------	--------	---------	-----

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / GERMANIA / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /  
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
CUX	17	Osteriff	DDGE	Cuxhaven	210
HAR	3	Sperber	DCVF	Harlesiel	146
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 novembre 1998

che modifica alcuni dati dell'elenco che figura nell'allegato del regolamento (CEE) n. 55/87 che fissa l'elenco dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri, autorizzati ad usare reti a strascico a pali in determinate zone della Comunità

[notificata con il numero C(1998) 3618]

(98/713/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 894/97 del Consiglio, del 29 aprile 1997, che istituisce misure tecniche per la conservazione delle risorse della pesca<sup>(1)</sup>,

visto il regolamento (CEE) n. 55/87 della Commissione, del 30 dicembre 1986, che fissa l'elenco dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri, autorizzati ad usare reti a strascico a pali in determinate zone della Comunità<sup>(2)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 3410/93<sup>(3)</sup>, in particolare l'articolo 3,

considerando che le autorità degli Stati membri interessati hanno chiesto di modificare alcuni dati contenuti nell'elenco di cui all'articolo 10, paragrafo 3, lettera b), del regolamento (CE) n. 894/97; che tali domande contengono tutte le informazioni giustificative ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 55/87; che dalla valutazione di queste informazioni emerge la conformità delle suddette domande alla disposizione succitata e che è

pertanto opportuno modificare i dati che figurano nell'elenco di cui all'allegato del suddetto regolamento,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

I dati che figurano nell'elenco di cui all'allegato del regolamento (CEE) n. 55/87 sono modificati conformemente all'allegato della presente decisione.

*Articolo 2*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 novembre 1998.

*Per la Commissione*

Emma BONINO

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 132 del 23. 5. 1997, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 8 del 10. 1. 1987, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 310 del 14. 12. 1993, pag. 27.

ANEXO — BILAG — ANHANG — ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ — ANNEX — ANNEXE — ALLEGATO — BIJLAGE — ANEXO —  
LIITE — BILAGA

A. Datos que se retiran de la lista — Oplysninger, der skal slettes i listen — Aus der Liste herauszunehmende Angaben — Στοιχεία που διαγράφονται από τον κατάλογο — Information to be deleted from the list — Renseignements à retirer de la liste — Dati da togliere dall'elenco — Inlichtingen te schrappen uit de lijst — Informações a retirar da lista — Luettelosta poistettavat tiedot — Uppgifter som skall tas bort från förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA /  
BELGIA / BELGIEN

Z	211	Christoph	OPIC	Zeebrugge	221
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	107

DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA /  
DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK

E	428	Christina	XP3312	Esbjerg	161
HV	89	Helga-Vera	5QEV	Havneby	168

ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /  
DUITSLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND

ACC	11	Helene	DJDR	Accumersiel	183
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
BÜS	15	Paloma	DJET	Büsum	74
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	2	Sirius		Fedderwardsiel	147
FRI	3	Holsatia	DIST	Friedrichskoog	151
GRE	18	Capella	DITL	Greetsiel	221
GRE	28	Vorwärts	DCDN	Greetsiel	110
HAR	14	Georg Albrecht	DCBU	Harlesiel	180
NG	7	Silvia	DFLJ	Emden	221
SC	43	Horns Riff	DIZA	Büsum	220
SH	9	Glaube	DMIY	Heiligenhafen	220
SH	13	Hoffnung	DLYD	Heiligenhafen	147

B. Datos que se añaden a la lista — Oplysninger, der skal anføres i listen — In die Liste hinzuzufügende Angaben — Στοιχεία που προστίθενται στον κατάλογο — Information to be added to the list — Renseignements à ajouter à la liste — Dati da aggiungere all'elenco — Inlichtingen toe te voegen aan de lijst — Informações a aditar à lista — Luetteloon lisättävät tiedot — Uppgifter som skall läggas till i förteckningen

1	2	3	4	5
---	---	---	---	---

BÉLGICA / BELGIEN / BELGIEN / ΒΕΛΓΙΟ / BELGIUM / BELGIQUE / BELGIO / BELGIË / BÉLGICA /  
BELGIA / BELGIEN

O	211	Zeester	OPIC	Oostende	216
Z	582	Asannat	OPWZ	Zeebrugge	221

1	2	3	4	5	
DINAMARCA / DANMARK / DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / DANIMARCA / DENEMARKEN / DINAMARCA / TANSKA / DANMARK					
HV	42	Janni	OU7573	Havneby	165
RI	75	Connie Vinther	OYFH	Hvide Sande	220
ALEMANIA / TYSKLAND / DEUTSCHLAND / ΓΕΡΜΑΝΙΑ / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUTSRLAND / ALEMANHA / SAKSA / TYSKLAND					
ACC	11	Tina	DCDN	Accumersiel	110
BRA	8	Jade	DDID	Brake	220
LIST	2	Stör	DFAT	List	165
NG	7	Anna	DFLJ	Emden	221
NG	15	Aaltje Visser	DFRA	Emden	220
SB	16	Hoffnung	DLYD	Burgstaaken	147
SH	9	Glaube	DMJY	Heiligenhafen	220
SM	18	Capella	DITL	Maasholm	221
ST	16	Yasmin	DJDR	Tönning	183
ST	21	Maria	DJED	Tönning	220
PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS / PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS / ALANKOMAAAT / NEDERLÄNDERNA					
ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	24	Soltkamp		Ulrum-Zoutkamp	198