

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

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

- ★ Regolamento (CEE) n. 4055/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi 1
- ★ Regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi 4
- ★ Regolamento (CEE) n. 4057/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, relativo alle pratiche tariffarie sleali nei trasporti marittimi 14
- ★ Regolamento (CEE) n. 4058/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, concernente un'azione coordinata intesa a salvaguardare il libero accesso ai trasporti marittimi nei traffici transoceanici 21
- ★ Regolamento (CEE) n. 4059/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, relativo ad un sostegno finanziario per progetti di infrastrutture di trasporto 24

I

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

REGOLAMENTO (CEE) N. 4055/86 DEL CONSIGLIO

del 22 dicembre 1986

che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

visto il progetto di regolamento presentato dalla Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che l'eliminazione fra gli Stati membri degli ostacoli alla libera circolazione dei servizi è sancita dall'articolo 3 del trattato come una delle azioni della Comunità;

considerando che, in conformità dell'articolo 61 del trattato, la libera prestazione dei servizi nel settore dei trasporti deve essere disciplinata dalle disposizioni contenute nel titolo relativo ai trasporti;

considerando che l'applicazione di questo principio nella Comunità costituisce altresì una condizione indispensabile per perseguire efficacemente, in relazione ai paesi terzi, una politica diretta a garantire la continua applicazione dei principi commerciali ai trasporti marittimi;

considerando che il regolamento (CEE) n. 954/79 ⁽³⁾ salva-guarda, tra l'altro, all'interno delle conferenze, l'accesso competitivo a quella parte dei trasporti marittimi di linea che non è coperta da impegni nei confronti di compagnie marittime di linea di paesi terzi, in virtù della convenzione delle Nazioni Unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime di linea, se ratificata dagli Stati membri;

considerando che, dal momento che il codice di comportamento non è stato ratificato da tutti gli Stati membri e che è

probabile che alcuni paesi terzi non lo ratifichino, il codice non è ancora applicato in tutti i traffici comunitari, né lo sarà probabilmente in futuro in alcuni di questi traffici;

considerando che il codice di comportamento si applica unicamente alle conferenze di linea ed ai carichi trasportati dai membri di queste ultime e non si applica alle linee indipendenti né alle compagnie che operano nel settore dei trasporti di rinfuse o della navigazione non di linea, in cui la Comunità tende a mantenere un regime di libera e leale concorrenza;

considerando che la Comunità appoggia pienamente la risoluzione n. 2 adottata dalla conferenza delle Nazioni Unite dei plenipotenziari relativa ad un codice di comportamento per le conferenze di linea, secondo la quale, nell'interesse di un sano sviluppo dei servizi marittimi di linea l'attività delle linee marittime non conferenziate non deve essere impedita fintanto che queste rispettano il principio di una leale concorrenza su una base commerciale;

considerando che gli Stati membri affermano di auspicare una situazione di libera concorrenza quale elemento essenziale per i trasporti sfusi di merci liquide o solide, nel convincimento che l'introduzione di un regime di ripartizione dei carichi in questi traffici aumenti considerevolmente i costi di trasporto e possa avere gravi ripercussioni sugli interessi commerciali di tutti i paesi;

considerando che gli armatori della Comunità sono sempre più spesso confrontati a nuove restrizioni imposte dai paesi terzi ai caricatori stabiliti nel proprio paese, in altri Stati membri o nei paesi interessati in materia di libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, restrizioni che possono avere effetti dannosi sui traffici comunitari nel loro complesso;

considerando che alcune delle suddette restrizioni sono contenute in accordi bilaterali tra paesi terzi e alcuni Stati membri, mentre altre restrizioni, si traducono in provvedimenti analoghi nella legislazione o nelle prassi amministrative di alcuni Stati membri;

considerando che occorre ora applicare il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati

⁽¹⁾ GU n. C 255 del 13. 10. 1986, pag. 169.

⁽²⁾ GU n. C 172 del 2. 7. 1984, pag. 178.

⁽³⁾ GU n. L 121 del 17. 5. 1979, pag. 1.

membri e tra Stati membri e paesi terzi, in modo da abolire gradualmente le restrizioni esistenti e prevenire l'introduzione di nuove restrizioni;

considerando che, data la struttura del settore dei trasporti marittimi comunitari, conviene che il presente regolamento si applichi anche ai cittadini degli Stati membri stabiliti al di fuori della Comunità e alle compagnie di navigazione stabilite al di fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in questo Stato membro conformemente alla sua legislazione;

considerando che occorre prevedere un ragionevole periodo transitorio in funzione del carattere del tipo di trasporto interessato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. La libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi è applicabile ai cittadini degli Stati membri stabiliti in uno Stato membro diverso da quello del destinatario dei servizi.

2. Le disposizioni del presente regolamento si applicano anche ai cittadini degli Stati membri stabiliti fuori della Comunità e alle società di navigazione stabilite fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in tale Stato membro conformemente alla sua legislazione.

3. Le disposizioni degli articoli 55, 56, 57, 58 e 62 del trattato sono applicabili ai settori disciplinati dal presente regolamento.

4. Ai fini del presente regolamento, sono considerati «servizi di trasporto marittimo tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi», se sono normalmente assicurati dietro compenso:

a) *i trasporti intracomunitari:*

il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un altro Stato membro;

b) *i traffici con paesi terzi:*

il trasporto marittimo di passeggeri o merci tra un porto di uno Stato membro e un porto o impianti in mare aperto di un paese terzo.

Articolo 2

In deroga all'articolo 1, le restrizioni nazionali unilaterali esistenti anteriormente al 1° luglio 1986 per il trasporto di determinate merci, interamente o parzialmente riservate a

navi battenti bandiera nazionale sono gradualmente ritirate in base al seguente calendario, non oltre:

- per il trasporto tra Stati membri mediante navi battenti bandiera di uno Stato membro: il 31 dicembre 1989
- per il trasporto tra Stati membri e paesi terzi mediante navi battenti bandiera di uno Stato membro: il 31 dicembre 1991
- per il trasporto tra Stati membri e Stati membri e paesi terzi mediante altre navi: il 1° gennaio 1993

Articolo 3

Le clausole in materia di ripartizione dei carichi contenute in accordi bilaterali esistenti, conclusi dagli Stati membri con paesi terzi, sono gradualmente ritirate o adattate in conformità dell'articolo 4.

Articolo 4

1. Le clausole esistenti in materia di ripartizione dei carichi, non ritirate gradualmente conformemente all'articolo 3, vengono adattate in conformità della legislazione comunitaria, in particolare:

- a) per quanto riguarda i traffici soggetti al codice di comportamento per le conferenze di linea della Nazioni Unite, essi debbono attenersi a detto codice e agli obblighi prescritti agli Stati membri dal regolamento (CEE) n. 954/79;
- b) per quanto riguarda i traffici non soggetti al codice di comportamento per le conferenze di linea delle Nazioni Unite, gli accordi vengono adattati al più presto e comunque anteriormente al 1° gennaio 1993 in modo da garantire a tutti i cittadini della Comunità un accesso equo, libero e non discriminatorio, come definito nell'articolo 1, alle quote di carico spettanti agli Stati membri interessati.

2. Le azioni a livello nazionale in applicazione del paragrafo 1 sono immediatamente notificate agli Stati membri e alla Commissione. Si applica la procedura di consultazione istituita dalla decisione 77/587/CEE.

3. Gli Stati membri riferiscono alla Commissione sui progressi compiuti negli adattamenti di cui al paragrafo 1, lettera b), inizialmente ogni sei mesi ed in seguito ogni anno.

4. Se sorgono difficoltà nell'adattare gli accordi per renderli conformi al paragrafo 1, lettera b), lo Stato membro interessato ne informa il Consiglio e la Commissione. Qualora degli accordi siano incompatibili con il paragrafo 1, lettera b), e lo Stato membro interessato lo chieda, il Consiglio adotta, su proposta della Commissione, i provvedimenti appropriati.

Articolo 5

1. Le clausole in materia di ripartizione dei carichi, contenute in qualsiasi futuro accordo con paesi terzi, sono vietate eccetto in circostanze eccezionali quando le società di navigazione di linea della Comunità non avrebbero altrimenti

ti la possibilità effettiva di effettuare traffici in provenienza e a destinazione del paese terzo interessato. In questo caso gli accordi possono essere ammessi conformemente alle disposizioni dell'articolo 6.

2. Qualora paesi terzi tentassero di imporre clausole in materia di ripartizione dei carichi nel traffico di merci liquide o secche alla rinfusa, il Consiglio procede ad un'azione appropriata conformemente al regolamento (CEE) n. 4058/86 concernente un'azione coordinata intesa a salvaguardare il libero accesso ai trasporti marittimi nei traffici transoceanici ⁽¹⁾.

Articolo 6

1. Se i cittadini o le società di navigazione di uno Stato membro di cui all'articolo 1, paragrafi 1 e 2, si trovano, o rischiano di trovarsi, in una situazione in cui le sue società di navigazione non abbiano la possibilità effettiva di effettuare traffici in provenienza ed a destinazione di un particolare paese terzo, lo Stato membro interessato ne informa quanto prima gli altri Stati membri e la Commissione.

2. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata su proposta della Commissione, decide l'azione necessaria. Tale azione può includere, nei casi indicati all'articolo 5, paragrafo 1, la negoziazione e la conclusione di clausole in materia di ripartizione dei carichi.

3. Se, entro sei mesi dall'informazione trasmessa da uno Stato membro a norma del paragrafo 1, il Consiglio non ha deciso in merito all'azione necessaria, lo Stato membro interessato ha la facoltà di adottare le misure che ritiene necessarie in tale circostanza per mantenere la possibilità effettiva di effettuare traffici a norma dell'articolo 5, paragrafo 1.

4. Qualsiasi azione intrapresa ai sensi del paragrafo 3 deve essere conforme al diritto comunitario e garantire ai cittadini o alle compagnie di navigazione della Comunità un accesso equo, libero e non discriminatorio alle quote di carico in questione, come definito nell'articolo 1, paragrafi 1 e 2.

5. Le azioni a livello nazionale in applicazione del paragrafo 3 sono immediatamente notificate agli Stati membri e alla Commissione. Si applica la procedura di consultazione istituita dalla decisione 77/587/CEE.

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

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1986.

Articolo 7

Il Consiglio, deliberando in conformità delle condizioni poste dal trattato, può estendere le disposizioni del presente regolamento a cittadini di un paese terzo che forniscono servizi di trasporto marittimo e che sono stabiliti nella Comunità.

Articolo 8

Fatte salve le disposizioni del trattato relative al diritto di stabilimento, la persona che fornisce un servizio di trasporto marittimo può, per far ciò, svolgere temporaneamente la sua attività nello Stato membro in cui è prestato il servizio, alle stesse condizioni imposte da tale Stato ai propri cittadini.

Articolo 9

Fino a quando non siano abolite le restrizioni alla libera prestazione dei servizi, ciascuno Stato membro applica dette restrizioni, senza distinzione di nazionalità o di residenza, a tutti coloro che prestano servizi ai sensi dell'articolo 1, paragrafi 1 e 2.

Articolo 10

Prima di adottare le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie all'applicazione del presente regolamento gli Stati membri consultano la Commissione e le comunicano le disposizioni adottate.

Articolo 11

Il Consiglio, deliberando in conformità delle disposizioni contenute nel trattato, rivede il presente regolamento anteriormente al 1° gennaio 1995.

Articolo 12

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

Per il Consiglio

Il Presidente

G. SHAW

⁽¹⁾ Vedi pagina 21 della presente Gazzetta ufficiale.

REGOLAMENTO (CEE) N. 4056/86 DEL CONSIGLIO

del 22 dicembre 1986

che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2, e l'articolo 87,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che le regole di concorrenza fanno parte delle disposizioni generali del trattato, che trovano applicazione anche ai trasporti marittimi; che le modalità di tale applicazione sono contenute nel capo del trattato relativo alle regole di concorrenza o devono essere determinate secondo le procedure in esso previste;

considerando che a norma del regolamento n. 141 ⁽³⁾, il regolamento n. 17 ⁽⁴⁾ non è applicabile ai trasporti; che il regolamento CEE n. 1017/68 ⁽⁵⁾ è applicabile soltanto ai trasporti terrestri; che pertanto la Commissione non dispone attualmente dei mezzi che le consentano di istruire direttamente i casi di presunta infrazione agli articoli 85 e 86 nel settore dei trasporti marittimi; che essa non dispone neppure dei poteri di decisione e di sanzione necessari per provvedere all'eliminazione delle infrazioni da essa constatate;

considerando che questa situazione rende necessaria l'adozione di un regolamento di applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti marittimi; che il regolamento (CEE) n. 954/79, del 15 maggio 1979, concernente la ratifica da parte degli Stati membri della convenzione delle Nazioni Unite, relativa ad un codice di comportamento delle conferenze marittime ⁽⁶⁾ ha per conseguenza che il codice di comportamento si applicherà a numerose conferenze operanti nella Comunità; che il regolamento d'applicazione delle regole di concorrenza ai trasporti marittimi, previsto dall'ultimo considerando del regolamento (CEE) n. 954/79, deve tener conto dell'adozione del codice; che per quanto riguarda

le conferenze contemplate dal codice di comportamento, il regolamento dovrà eventualmente completare o precisare il codice;

considerando che sembra preferibile escludere dal campo di applicazione del presente regolamento il settore dei trasporti non di linea, dato che le tariffe di detti servizi sono comunque liberamente negoziate caso per caso conformemente alle condizioni dell'offerta e della domanda;

considerando che tale regolamento deve tener conto dell'esigenza, da un lato, di prevedere le regole di applicazione che consentano alla Commissione di accertarsi che la concorrenza non venga indebitamente falsata nel mercato comune e, dall'altro, di evitare una regolamentazione eccessiva del settore;

considerando che tale regolamento deve precisare il campo di applicazione delle disposizioni degli articoli 85 e 86 del trattato tenendo conto degli aspetti particolari dei trasporti marittimi; che vi sono probabilità di pregiudizio del commercio tra Stati membri quando le intese o pratiche abusive riguardano trasporti internazionali, inclusi quelli intracomunitari, in partenza da o a destinazione di porti della Comunità; che infatti tali intese o pratiche abusive possono influenzare la concorrenza, da un lato, fra i porti dei vari Stati membri, modificando le rispettive zone di attrazione e, dall'altro, fra le attività localizzate in queste zone di attrazione e perturbare le correnti di scambio all'interno del mercato comune;

considerando che per taluni tipi di accordi, decisioni e pratiche concordate di carattere tecnico è possibile derogare al divieto delle intese in quanto, di regola, non sono restrittivi della concorrenza;

considerando che è opportuno prevedere un'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime; che infatti queste conferenze esercitano un ruolo stabilizzatore atto a garantire servizi affidabili ai caricatori; che esse contribuiscono in genere ad assicurare un'offerta di servizi di trasporto marittimo regolari, sufficienti ed efficaci, tenendo inoltre equamente conto degli interessi degli utenti; che questi risultati non possono essere ottenuti senza la cooperazione che le compagnie marittime organizzano in seno alle suddette conferenze in materia di tariffe e eventualmente di offerta di capacità o di ripartizione del tonnellaggio da trasportare, e anche delle entrate; che nella maggior parte dei casi le conferenze restano sottoposte ad una concorrenza effettiva da parte sia dei servizi regolari non conferenziati sia in determinati casi, dei servizi non di linea e di altri modi di trasporto; che inoltre, la mobilità delle flotte, che caratterizza la struttura dell'offerta nel settore dei servizi di trasporti marittimi, esercita una pressione concorrenziale permanente sulle conferenze, che di norma non hanno la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale dei servizi di trasporto marittimo in questione;

⁽¹⁾ GU n. C 172 del 2. 7. 1984, pag. 178, e GU n. C 255 del 13. 10. 1986, pag. 169.

⁽²⁾ GU n. C 77 del 21. 3. 1983, pag. 13, e GU n. C 344 del 31. 12. 1985, pag. 31.

⁽³⁾ GU n. 124 del 28. 11. 1962, pag. 2751/62.

⁽⁴⁾ GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽⁵⁾ GU n. L 175 del 23. 7. 1968, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU n. L 121 del 17. 5. 1979, pag. 1.

considerando tuttavia che per prevenire, da parte delle conferenze, pratiche incompatibili con le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, è opportuno che l'esenzione sia subordinata a determinati oneri e condizioni;

considerando che le condizioni previste devono tendere ad impedire che le conferenze applichino restrizioni di concorrenza che non siano indispensabili per conseguire gli obiettivi che giustificano il rilascio dell'esenzione; che a tal fine le conferenze non devono, per una stessa linea di traffico, differenziare i prezzi e le condizioni di trasporto semplicemente in funzione del paese d'origine o di destinazione dei prodotti trasportati e provocare in tal modo, in seno alla Comunità, mutamenti delle correnti di traffico pregiudizievoli per determinati porti, caricatori, trasportatori o ausiliari di trasporto; che è altresì opportuno ammettere accordi di fedeltà unicamente secondo modalità che non restringano unilateralmente la libertà degli utilizzatori e pertanto la concorrenza nel settore dei trasporti marittimi, e ciò fermo restando il diritto della conferenza di infliggere sanzioni a coloro che eludessero abusivamente l'obbligo di fedeltà, che rappresenta la contropartita per i ristorni, le riduzioni nei noli o le commissioni concessi dalla conferenza; che gli utilizzatori devono poter determinare liberamente le imprese alle quali rivolgersi per i trasporti terrestri o servizi in banchina non previsti nel contratto di nolo o nei compensi stabiliti con l'armatore;

considerando che è altresì opportuno subordinare l'esenzione a determinati oneri; che a tal fine gli utilizzatori devono in ogni momento poter avere conoscenza dei prezzi e delle condizioni di trasporto praticate dai membri della conferenza, fermo restando che in materia di trasporti terrestri organizzati dai trasportatori marittimi questi ultimi restano assoggettati al regolamento (CEE) n. 1017/68; che occorre prevedere la comunicazione immediata alla Commissione delle sentenze arbitrali e raccomandazioni di conciliatori accettate dalle parti, in modo da consentirle di verificare che esse non esentino le conferenze dalle condizioni previste dal suddetto regolamento, e non infrangano di conseguenza le disposizioni degli articoli 85 e 86;

considerando che le consultazioni fra gli utilizzatori o le loro associazioni da un lato e le conferenze dall'altro sono atte ad assicurare un funzionamento di servizi di trasporto marittimo più efficace e che tenga maggiormente in considerazione le esigenze degli utilizzatori; che occorre pertanto esentare alcune delle intese che potrebbero risultare da dette consultazioni;

considerando che l'esenzione non può essere acquisita se non ricorrono le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 3; che la Commissione deve pertanto avere la facoltà di adottare gli opportuni provvedimenti qualora un'intesa esentata dimostri di avere, a causa di circostanze particolari, taluni effetti incompatibili con l'articolo 85, paragrafo 3; che per il particolare ruolo assolto dalle conferenze marittime nel settore dei servizi regolari di trasporto marittimo, le reazioni della Commissione devono essere gradualmente e proporzionate; che essa deve pertanto avere la facoltà di formulare dapprima raccomandazioni e di adottare in seguito decisioni;

considerando che la nullità di diritto sancita dall'articolo 85, paragrafo 2, per gli accordi o decisioni che, date le caratte-

ristiche discriminanti o altre caratteristiche, non beneficiano dell'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, si applica ai soli elementi dell'accordo colpiti dal divieto dell'articolo 85, paragrafo 1, e si applica all'accordo nel suo insieme soltanto se detti elementi non appaiono separabili dall'insieme dell'accordo; che spetta pertanto alla Commissione, qualora constati un'infrazione all'esenzione per categorie, precisare quali sono gli elementi dell'accordo colpiti dal divieto e di conseguenza nulli di diritto, ovvero indicare i motivi per cui detti elementi non sono separabili dal resto dell'accordo e per cui quest'ultimo è quindi nullo nel suo insieme;

considerando che a causa delle caratteristiche del trasporto marittimo internazionale si deve tener conto del fatto che l'applicazione del presente regolamento a determinate intese può dar origine a conflitti con le legislazioni e regolamentazioni di determinati paesi terzi e avere conseguenze pregiudizievoli per importanti interessi commerciali e marittimi della Comunità; che occorre pertanto prevedere consultazioni e, se del caso, negoziati autorizzati dal Consiglio, svolti dalla Commissione, con questi paesi terzi nel quadro della politica comunitaria dei trasporti marittimi;

considerando che il presente regolamento deve prevedere le procedure, i poteri di decisione e le sanzioni necessari per assicurare il rispetto dei divieti previsti dall'articolo 85, paragrafo 1, e dell'articolo 86, nonché delle condizioni di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3;

considerando che a tal fine è opportuno tener conto delle disposizioni procedurali del regolamento (CEE) n. 1017/68 applicabili ai trasporti terrestri, che prende in considerazione determinate caratteristiche specifiche delle attività di trasporto nel loro insieme;

considerando in particolare che, dati gli aspetti specifici dei trasporti marittimi, spetta in primo luogo alle imprese accertarsi che i loro accordi, decisioni o pratiche concordate siano conformi alle regole di concorrenza e che non è quindi necessario imporre loro l'obbligo di notificarli alla Commissione;

considerando tuttavia che in determinati casi le imprese possono desiderare di assicurarsi presso la Commissione sulla conformità di tali accordi, decisioni o pratiche concordate alle disposizioni in vigore; che occorre prevedere una procedura semplificata a tal fine,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

SEZIONE I

Articolo 1

Oggetto e campo d'applicazione del regolamento

1. Il presente regolamento determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi.

2. Esso concerne unicamente i trasporti marittimi internazionali — esclusi i servizi di trasporto con navi da carico non regolari — da o verso uno o più porti comunitari.

3. Ai sensi del presente regolamento:

- a) per «servizi di trasporto con navi da carico non regolari» (tramps) si intendono i servizi di trasporto di merci alla rinfusa o di «break-bulk», mediante una nave totalmente o parzialmente noleggiata ad uno o più caricatori sulla base di un noleggio a viaggio o a tempo o di qualsiasi altro tipo di contratto, su linee non regolari o non pubblicate allorché le tariffe di nolo siano liberamente negoziate caso per caso conformemente alle condizioni dell'offerta e della domanda;
- b) per «conferenza marittima» si intende un gruppo di due o più trasportatori armatori che assicura servizi internazionali di linea per il trasporto di merci su una o più linee entro limiti geografici determinati e in base ad accordi o intese di qualunque natura, nell'ambito dei quali essi gestiscono in comune applicando tassi di nolo uniformi o comuni e ogni altra condizione concordata nei riguardi della fornitura di detti servizi di linea;
- c) per «utente» si intende un'impresa (per esempio, caricatori, consegnatari, spedizionieri, ecc.) che abbia concluso o manifesti l'intenzione di concludere un accordo contrattuale o di altra natura con una conferenza o con una compagnia di navigazione per il trasporto di merci, o un'associazione di caricatori.

Articolo 2

Accordi tecnici

1. Il divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato non si applica agli accordi, alle decisioni e alle pratiche concordate aventi per oggetto e per effetto solamente l'applicazione di miglioramenti tecnici o la cooperazione tecnica mediante:

- a) la fissazione o l'applicazione uniforme di norme o di tipi per le navi e altri mezzi di trasporto, il materiale, gli approvvigionamenti e gli impianti fissi;
- b) lo scambio o l'utilizzazione in comune, per l'esercizio dell'attività di trasporto, di navi, spazi di navi o posti/containers e altri mezzi di trasporto, di personale, di materiale o di impianti fissi;
- c) l'organizzazione e l'esecuzione di operazioni successive o supplementari di trasporto marittimo, nonché la fissazione o l'applicazione di prezzi e condizioni globali per detti trasporti;
- d) il coordinamento degli orari del trasporto su itinerari successivi;
- e) il raggruppamento di spedizioni isolate;

f) l'adozione o l'applicazione di regole uniformi relative alla struttura e alle condizioni di applicazione delle tariffe di trasporto.

2. Se necessario, la Commissione presenterà al Consiglio proposte intese a modificare l'elenco di cui al paragrafo 1.

Articolo 3

Esenzione delle intese tra vettori riguardanti l'esercizio di servizi regolari di trasporto marittimo

Sono esonerati dal divieto sancito all'articolo 85, paragrafo 1, del trattato, alle condizioni previste dall'articolo 4 del presente regolamento, gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate tra tutti o parte dei membri di una o più conferenze marittime intesi a perseguire la fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto e, a seconda dei casi, uno o più dei seguenti obiettivi:

- a) il coordinamento degli orari delle navi o delle loro date di partenza o di scalo;
- b) la determinazione della frequenza dei viaggi o degli scali;
- c) il coordinamento o la ripartizione dei viaggi o degli scali fra membri della conferenza;
- d) la regolazione della capacità di trasporto offerta da ciascuno dei membri;
- e) la ripartizione fra i membri del tonnellaggio trasportato o delle entrate.

Articolo 4

Condizioni alle quali è subordinata l'esenzione

L'esenzione prevista dagli articoli 3 e 6 è subordinata alla condizione che l'accordo, la decisione e la pratica concertata non rechino, all'interno della Comunità, pregiudizio a determinati porti, utenti o vettori applicando, per una stessa merce e nella zona contemplata dall'accordo, dalla decisione o dalla pratica concertata prezzi e condizioni di trasporto che differiscono in base al paese d'origine o di destinazione o secondo il porto di imbarco o di sbarco, a meno che tali prezzi e condizioni possano giustificarsi sul piano economico.

Qualsiasi accordo o decisione, oppure, qualora sia separabile, qualsiasi parte di tale accordo o decisione, non conforme al primo comma è nullo di pieno diritto in virtù dell'articolo 85, paragrafo 2, del trattato.

Articolo 5

Obblighi ai quali è subordinata l'esenzione

L'esenzione prevista dall'articolo 3 è subordinata ai seguenti obblighi:

1. Consultazioni

Si svolgono consultazioni per cercare di risolvere le questioni di principio generali tra gli utenti da un lato e le conferenze dall'altro, relativamente ai tassi di nolo, alle condizioni e alla qualità dei servizi regolari di trasporto marittimo.

Le consultazioni avvengono ogni volta che ciò sia richiesto da una delle suddette parti.

2. Accordi di fedeltà

Le compagnie marittime membri di una conferenza hanno il diritto di stipulare con gli utenti e di applicare accordi di fedeltà il cui tipo e tenore è deciso mediante consultazioni tra la conferenza e le associazioni di utenti. Tali accordi devono prevedere garanzie che rendano espliciti i diritti degli utenti e quelli dei membri della conferenza. Essi si fondano sul sistema del contratto o su un qualsiasi altro sistema altrettanto lecito.

Gli accordi di fedeltà debbono rispettare le seguenti condizioni:

- a) ciascuna conferenza deve offrire agli utenti un sistema di ristorno immediato, oppure la scelta tra tale sistema ed un sistema di ristorno differito:
 - nel caso del sistema di ristorno immediato, ciascuna delle parti deve in ogni momento poter recedere dall'accordo di fedeltà senza penalità e con preavviso non superiore ai sei mesi; tale periodo viene portato a tre mesi quando la tariffa della conferenza è oggetto di controversia;
 - nel caso di un sistema di ristorno differito, il periodo di fedeltà sul quale è calcolato il ristorno e il successivo periodo di fedeltà richiesto prima del pagamento del ristorno stesso, non possono superare sei mesi ciascuno; tale periodo viene portato a tre mesi quando la tariffa della conferenza è oggetto di controversia;
- b) la conferenza, previa consultazione con gli utenti interessati, deve stabilire:
 - i) l'elenco del carico e delle parti di carico convenute con gli utenti, che sono espressamente escluse dal campo d'applicazione dell'accordo di fedeltà; accordi di fedeltà al 100 % possono venire offerti, ma non possono essere imposti unilateralmente
 - ii) un elenco dei casi in cui gli utenti sono esentati dall'obbligo di fedeltà; tra questi casi, devono figurare in particolare:
 - quelli in cui le spedizioni sono effettuate in partenza da o a destinazione di un porto nella zona servita dalla conferenza, se tale servizio non è pubblicato, per cui si giustifica una richiesta di deroga,
 - e quelli in cui il periodo di attesa in un porto supera una durata che dev'essere definita, per ciascun porto e per ciascun prodotto o categoria di prodotti, previa consultazione degli utenti direttamente interessati al buon funzionamento del porto.

La conferenza dev'essere tuttavia informata dall'utente, in anticipo ed entro un termine stabilito, della sua intenzione sia di effettuare la spedizione da un porto non pubblicato dalla conferenza, sia di avvalersi, in un porto servito dalla conferenza, di una nave non conferenziata, non appena constatato, in base alla tabella pubblicata delle date di partenza, che il termine massimo di attesa sarà superato.

3. Servizi non compresi nel nolo

Per i trasporti a terra e i servizi in banchina non compresi nel nolo o nei compensi pattuiti e sul cui pagamento la compagnia marittima e l'utente hanno raggiunto un accordo, gli utenti devono avere la facoltà di rivolgersi ad imprese di loro scelta.

4. Disponibilità delle tariffe

Le tariffe, le condizioni ad esse relative, i regolamenti e gli emendamenti in materia devono essere messi a disposizione degli utenti, su loro richiesta, a prezzo ragionevole, o poter essere esaminati negli uffici delle compagnie di navigazione o dei loro agenti. I medesimi devono contenere informazioni esplicite su tutte le condizioni relative al carico e allo scarico, sull'esatta estensione dei servizi compresi nel nolo in proporzione al trasporto marittimo e al trasporto terrestre e dei servizi compresi nei canoni riscossi dalla compagnia marittima nonché sulla pratica abituale in materia.

5. Notifica alla Commissione delle sentenze arbitrali e delle raccomandazioni

Le sentenze arbitrali e le raccomandazioni di conciliatori accettate dalle parti devono essere immediatamente notificate alla Commissione quando compongono controversie vertenti su pratiche delle conferenze oggetto delle disposizioni dell'articolo 4 e dei punti 2 e 3.

Articolo 6

Esenzione degli accordi tra utenti e conferenze riguardanti l'utilizzazione di servizi di trasporto marittimo di linea

Sono esonerati dal divieto sancito dall'articolo 85, paragrafo 1, del trattato gli accordi, le decisioni e le pratiche concordate tra utenti e conferenze nonché, se del caso, gli accordi tra utenti a tal fine necessari, relativi ai prezzi, alle condizioni e alla qualità dei servizi di linea, purché siano previsti all'articolo 5, punti 1 e 2.

Articolo 7

Controllo degli accordi che beneficiano dell'esenzione

1. Violazione di un obbligo

Quando gli interessati contravvengono ad un obbligo ricollegato all'esenzione prevista dall'articolo 3, ai sensi

dell'articolo 5, la Commissione, per porre fine a tali violazioni, può alle condizioni previste dalla sezione II:

- formulare raccomandazioni agli interessati;
- adottare, in caso di inosservanza da parte degli interessati di tali raccomandazioni e in funzione della gravità delle violazioni constatate, una decisione che, a seconda dei casi, vieta o impone agli interessati stessi il compimento di atti determinati, ovvero, pur revocando l'esenzione per categoria di cui beneficiano, concede loro un'esenzione individuale, conformemente all'articolo 11, paragrafo 4, oppure revoca il beneficio dell'esenzione per categoria.

2. Effetti incompatibili con l'articolo 85, paragrafo 3

- a) Quando, a causa delle circostanze particolari sottoindicate, determinati accordi, decisioni e pratiche concordate che beneficiano dell'esenzione prevista dagli articoli 3 e 6 producono nondimeno effetti che sono incompatibili con le condizioni stabilite dall'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, la Commissione adotta, su denuncia o d'ufficio, alle condizioni previste dalla sezione II, i provvedimenti descritti alla lettera c) seguente. La severità delle misure deve essere proporzionale alla gravità della situazione.
- b) Le circostanze particolari derivano, tra l'altro, da:
- i) atti di una conferenza o modifiche delle condizioni del mercato in un dato traffico che determinano l'assenza o l'eliminazione di una concorrenza effettiva o potenziale quali le pratiche restrittive che precludono il traffico alla concorrenza, oppure
 - ii) atti di una conferenza che possono impedire il progresso tecnico o economico ovvero la partecipazione degli utenti ai benefici che ne risultano,
 - iii) atti di paesi terzi che:
 - intralciano l'attività delle compagnie non conferenziate (outsiders) su un dato traffico,
 - impongono alle compagnie conferenziate tariffe abusive, o
 - impongono modalità che impediscono in qualsiasi altro modo il progresso tecnico o economico (ripartizione del carico, restrizioni quanto ai tipi di navi).
- c) i) Se la concorrenza effettiva o potenziale manca o rischia di essere eliminata a seguito dell'azione di un paese terzo, la Commissione, al fine di rimediare alla situazione, procede a consultazioni con le competenti autorità del paese terzo interessato, facendole seguire se necessario da negoziati in base a direttive fissate dal Consiglio.

Se, però, le circostanze particolari determinano la mancanza o l'eliminazione della concorrenza effettiva o potenziale contrariamente all'articolo 85, paragrafo 3, lettera b), del trattato, la Commissione revoca il beneficio dell'esenzione di gruppo e contemporaneamente può decidere a quali condizioni e oneri supplementari può essere accordata un'esenzione individuale al relativo accordo di conferenza allo scopo, fra l'altro, di ottenere l'accesso al mercato per le compagnie non membri della conferenza.

- ii) Se le circostanze particolari di cui alla lettera b) hanno effetti diversi da quelli previsti al punto i), la Commissione adotta una o più delle misure di cui al paragrafo 1.

Articolo 8

Effetti incompatibili con l'articolo 86 del trattato

1. È vietato l'abuso di una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato, senza che a tal fine sia richiesta una precedente decisione.
2. Qualora la Commissione, sia per iniziativa propria, sia a richiesta di uno Stato membro o di persone fisiche o giuridiche che rivendichino un interesse legittimo, ritenga che in qualsiasi caso particolare il comportamento delle conferenze esonerate ai sensi dell'articolo 3 abbia nondimeno effetti incompatibili con l'articolo 86 del trattato, può ritirare il beneficio dell'esenzione e adottare, conformemente all'articolo 10, tutte le misure adeguate allo scopo di porre fine alle violazioni dell'articolo 86.
3. Prima di adottare decisioni ai sensi del paragrafo 2, la Commissione può rivolgere alla conferenza in questione raccomandazioni per porre fine alla violazione.

Articolo 9

Conflitti di diritto internazionale

1. Qualora l'applicazione del presente regolamento a determinate intese o pratiche restrittive possa entrare in conflitto con le disposizioni legislative, regolamentari o amministrative di determinati paesi terzi con rischio di compromettere importanti interessi commerciali e marittimi della Comunità, la Commissione procede alla prima occasione con le autorità competenti dei paesi terzi in questione alle consultazioni intese a conciliare nei limiti del possibile detti interessi con il rispetto del diritto comunitario. La Commissione informa il comitato consultivo di cui all'articolo 15 sui risultati di queste consultazioni.
2. Qualora si debbano negoziare accordi con paesi terzi, la Commissione presenta raccomandazioni al Consiglio che l'autorizza ad aprire i negoziati necessari.

Tali negoziati sono condotti dalla Commissione in consultazione con il comitato consultivo di cui all'articolo 15 nel quadro delle direttive che il Consiglio può impartirle.

3. Nell'esercizio dei poteri che gli sono conferiti dal presente articolo il Consiglio delibera secondo la procedura di presa di decisione definita all'articolo 84, paragrafo 2, del trattato.

SEZIONE II

DISPOSIZIONI PROCEDURALI

Articolo 10

Procedure su denuncia o d'ufficio

La Commissione avvia su denuncia o d'ufficio le procedure di far cessare un'infrazione all'articolo 85, paragrafo 1, o all'articolo 86 del trattato, nonché la procedura ai fini dell'applicazione dell'articolo 7 del presente regolamento.

Sono autorizzati a presentare denuncia:

- a) gli Stati membri,
- b) le persone fisiche o giuridiche che sostengano di avervi interesse legittimo.

Articolo 11

Espletamento delle procedure su denuncia o d'ufficio

1. Se constata un'infrazione all'articolo 85, paragrafo 1, o all'articolo 86 del trattato, la Commissione obbliga, mediante decisione, le imprese ed associazioni di imprese interessate a porre fine all'infrazione constatata.

Fatte salve le altre disposizioni del presente regolamento, la Commissione, prima di prendere la decisione di cui al primo comma, può rivolgere alle imprese ed alle associazioni di imprese interessate raccomandazioni dirette a far cessare l'infrazione.

2. Il paragrafo 1 è applicabile anche nei casi previsti all'articolo 7 del presente regolamento.

3. Se la Commissione giunge alla conclusione, fondandosi sugli elementi di cui è a conoscenza, che non vi è motivo di intervenire, a norma dell'articolo 85, paragrafo 1, o dell'articolo 86 del trattato, o dell'articolo 7 del presente regolamento, nei riguardi di un accordo, di una decisione o di una pratica, essa emette una decisione che respinge la denuncia come infondata, se la procedura è stata avviata su denuncia.

4. Se la Commissione giunge alla conclusione, al termine di una procedura avviata su denuncia o d'ufficio, che un accordo, una decisione o una pratica concordata soddisfano

alle condizioni previste dall'articolo 85, paragrafi 1 e 3, essa emette una decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3. Nella decisione è indicata la data a decorrere dalla quale la decisione stessa prende effetto. Tale data può essere anteriore a quella della decisione.

Articolo 12

Applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 — procedura di opposizione

1. Le imprese e associazioni di imprese che intendano avvalersi dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, a favore degli accordi, decisioni e pratiche concordate di cui all'articolo 85, paragrafo 1, ai quali esse partecipano, possono rivolgere una domanda alla Commissione.

2. Se essa giudica la domanda ricevibile, a decorrere dal momento in cui essa è in possesso di tutti gli elementi della pratica e a condizione che nessuna procedura sia stata iniziata in applicazione dell'articolo 10, nei confronti dell'accordo, della decisione o della pratica concordata, la Commissione pubblica senza indugio nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* il contenuto essenziale della domanda invitando tutti i terzi interessati e gli Stati membri a presentarle le loro osservazioni nel termine di trenta giorni. La pubblicazione deve tener conto dell'interesse delle imprese a che non vengano divulgati i segreti relativi ai loro affari.

3. Se, entro un termine di novanta giorni a decorrere dal giorno della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, la Commissione non comunica alle imprese che le hanno rivolto la domanda che esistono seri dubbi quanto all'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3, l'accordo, la decisione o la pratica concordata, quali descritti nella domanda, sono considerati esenti dal divieto per il periodo anteriore e per sei anni al massimo a decorrere dal giorno della pubblicazione della domanda nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Se la Commissione constata, dopo la scadenza del termine di novanta giorni, ma prima della scadenza del termine di sei anni, che non sono soddisfatte le condizioni per l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, essa adotta una decisione che dichiara applicabile il divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1. Tale decisione può essere retroattiva quando gli interessati hanno fornito indicazioni inesatte o quando abusano dell'esenzione dalle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1.

4. La Commissione può inviare la comunicazione prevista al paragrafo 3, primo comma, alle imprese che hanno presentato una domanda; essa deve inviarla se uno Stato membro la richiede entro quarantacinque giorni dalla trasmissione allo stesso Stato membro, ai sensi dell'articolo 15, paragrafo 2, della domanda di tali imprese. La domanda dello Stato membro dev'essere giustificata da considerazioni basate sulle regole di concorrenza del trattato.

La Commissione, se constata che le condizioni previste all'articolo 85, paragrafo 1 e 3, sono soddisfatte, adotta una decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3. Nella

decisione è indicata la data a decorrere dalla quale la decisione stessa prende effetto. Tale data può essere anteriore a quella della domanda.

Articolo 13

Durata della validità e revoca delle decisioni di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3

1. La decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, adottata conformemente alle disposizioni dell'articolo 11, paragrafo 4, o dell'articolo 12, paragrafo 4, secondo comma, deve indicare per quale periodo essa ha effetto; in linea di massima, tale periodo non è inferiore a sei anni. La decisione può essere sottoposta a condizioni ed oneri.

2. La decisione può essere rinnovata qualora continuino a sussistere le condizioni per l'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 3.

3. La Commissione può revocare o modificare la sua decisione o vietare agli interessati determinati comportamenti:

- a) se cambia la situazione di fatto relativa ad un elemento essenziale della decisione,
- b) se gli interessati non osservano un onere imposto dalla decisione,
- c) se la decisione è stata rilasciata in base a indicazioni inesatte ovvero ottenuta con frode,
- d) se gli interessati abusano dell'esenzione dalle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, che è stata loro concessa con la decisione.

Nei casi di cui alle lettere b), c) e d) la decisione può essere revocata con effetto retroattivo.

Articolo 14

Competenza

Fatto salvo il controllo della decisione da parte della Corte di giustizia, la Commissione ha competenza esclusiva:

- per applicare le disposizioni dell'articolo 7,
- per emettere una decisione in applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3.

Fino a quando la Commissione non abbia iniziato alcuna procedura ai fini dell'elaborazione di una decisione sulla questione di cui trattasi o non abbia indirizzato la comunicazione prevista all'articolo 12, paragrafo 3, primo comma, le autorità degli Stati membri restano competenti per decidere se ricorrono le condizioni previste dall'articolo 85, paragrafo 1, o dall'articolo 86.

Articolo 15

Collegamento con le autorità degli Stati membri

1. La Commissione svolge le procedure previste nel presente regolamento in collegamento stretto e costante con

le autorità competenti degli Stati membri, le quali sono autorizzate a formulare osservazioni su tali procedure.

2. La Commissione trasmette immediatamente alle autorità competenti degli Stati membri copia delle denunce e delle domande e dei documenti più importanti che riceve o trasmette nel quadro di tali procedure.

3. Un comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti deve essere sentito prima di ogni decisione da prendere in seguito ad una delle procedure di cui all'articolo 10 e prima di ogni decisione emessa in applicazione dell'articolo 12, paragrafo 3, secondo comma, e paragrafo 4, secondo comma. Del pari, il comitato consultivo deve essere sentito prima dell'adozione delle disposizioni di applicazione di cui all'articolo 26.

4. Il comitato consultivo è composto di funzionari competenti nel settore dei trasporti marittimi e in materia di intese e di posizioni dominanti. Ogni Stato membro designa due funzionari che lo rappresentano e che, in caso di impedimento, possono essere sostituiti da un altro funzionario.

5. La consultazione viene effettuata nel corso di una riunione comune, su invito della Commissione, e comunque non prima di quattordici giorni dall'invio della convocazione. A quest'ultima sono allegati un'esposizione della questione, con l'indicazione dei documenti più importanti della pratica, e un progetto preliminare di decisione per ogni caso da esaminare.

6. Il comitato consultivo può dare il suo parere, anche se alcuni dei membri sono assenti e non si sono fatti rappresentare. L'esito della consultazione è riportato in un rendiconto scritto che viene unito al progetto di decisione e non è reso pubblico.

Articolo 16

Richiesta d'informazioni

1. Per l'assolvimento dei compiti affidatili dal presente regolamento, la Commissione può raccogliere tutte le informazioni necessarie presso i governi e le autorità competenti degli Stati membri, nonché presso le imprese e le associazioni di imprese.

2. Quando la Commissione rivolge una domanda di informazioni ad un'impresa o ad un'associazione di imprese, invia contemporaneamente una copia di questa domanda all'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio ha sede l'impresa o l'associazione di imprese.

3. Nella sua domanda la Commissione indica le basi giuridiche e lo scopo della domanda, nonché le sanzioni previste dall'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), nel caso in cui siano fornite informazioni inesatte.

4. L'obbligo di fornire le informazioni richieste incombe ai proprietari delle imprese o ai loro rappresentanti e, se si

tratta di persone giuridiche, di società o di associazioni sprovviste di personalità giuridica, a coloro che, per legge o in base allo statuto, ne hanno la rappresentanza.

5. Se un'impresa o un'associazione di imprese non dà le informazioni richieste nel termine stabilito dalla Commissione oppure dà informazioni incomplete, la Commissione le richiede mediante decisione. Tale decisione precisa le informazioni richieste, stabilisce un termine adeguato entro il quale le informazioni devono essere fornite e indica le sanzioni previste dall'articolo 19, paragrafo 1, lettera b), e dall'articolo 20, paragrafo 1, lettera c), nonché il diritto di presentare ricorso dinanzi alla Corte di giustizia avverso la decisione.

6. La Commissione invia contemporaneamente copia della decisione all'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio ha sede l'impresa o l'associazione di imprese.

Articolo 17

Accertamenti effettuati dalle autorità degli Stati membri

1. Su richiesta della Commissione, le autorità competenti degli Stati membri procedono agli accertamenti che la Commissione ritiene opportuni a norma dell'articolo 18, paragrafo 1, o che essa ha ordinato mediante decisione presa in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 3. Gli agenti delle autorità competenti degli Stati membri incaricati di procedere agli accertamenti esercitano i loro poteri su presentazione di un mandato scritto rilasciato dall'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere compiuto l'accertamento. Tale mandato specifica l'oggetto e lo scopo dell'accertamento.

2. Gli agenti della Commissione possono, su domanda di quest'ultima o dell'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere compiuto l'accertamento, assistere gli agenti di tale autorità nell'assolvimento dei loro compiti.

Articolo 18

Poteri di accertamento della Commissione

1. Per l'assolvimento dei compiti affidatili dal presente regolamento la Commissione può procedere a tutti gli accertamenti necessari presso le imprese e le associazioni di imprese.

Gli agenti della Commissione incaricati a tal fine dispongono dei seguenti poteri:

- controllare i libri e gli altri documenti aziendali,
- prendere copie e estratti dei libri e degli altri documenti aziendali,
- richiedere spiegazioni orali «in loco»,
- accedere a tutti i locali, terreni e mezzi di trasporto delle imprese.

2. Gli agenti incaricati dalla Commissione di procedere ai suddetti accertamenti esercitano i loro poteri su presentazione di un mandato scritto che precisi l'oggetto e lo scopo dell'accertamento, nonché la sanzione prevista dall'articolo 19, paragrafo 1, lettera c), per l'ipotesi in cui i libri e gli altri documenti aziendali richiesti siano presentati in modo incompleto. La Commissione avvisa in tempo utile prima dell'accertamento l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere compiuto l'accertamento, della missione di accertamento e dell'identità dei suddetti agenti.

3. Le imprese e le associazioni di imprese sono obbligate a sottoporsi agli accertamenti ordinati dalla Commissione mediante decisione. La decisione precisa l'oggetto e lo scopo dell'accertamento, ne fissa la data di inizio ed indice le sanzioni previste dall'articolo 19, paragrafo 1, lettera c), e dall'articolo 20, paragrafo 1, lettera d), nonché il diritto di presentare ricorso dinanzi alla Corte di giustizia avverso la decisione.

4. La Commissione prende le decisioni di cui al paragrafo 3 dopo aver sentito l'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere effettuato l'accertamento.

5. Gli agenti dell'autorità competente dello Stato membro nel cui territorio deve essere effettuato l'accertamento possono, su domanda di tale autorità o della Commissione, prestare assistenza agli agenti della Commissione nell'assolvimento dei loro compiti.

6. Quando un'impresa si oppone ad un accertamento ordinato a norma del presente articolo, lo Stato membro interessato presta agli agenti incaricati dalla Commissione l'assistenza necessaria per l'esecuzione del loro mandato. A tal fine, gli Stati membri, anteriormente al 1° gennaio 1989 e dopo aver consultato la Commissione, prendono le misure necessarie.

Articolo 19

Ammende

1. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed alle associazioni di imprese ammende varianti da cento a cinquemila ECU, quando intenzionalmente o per negligenza:

- forniscano indicazioni inesatte o alterate nella comunicazione effettuata conformemente all'articolo 5, paragrafo 5, o nella domanda presentata in applicazione dell'articolo 12;
- forniscano informazioni inesatte in risposta a una domanda rivolta a norma dell'articolo 16, paragrafo 3 o 5, o non forniscano un'informazione entro il termine stabilito da una decisione presa in virtù dell'articolo 16, paragrafo 5;
- presentino in maniera incompleta, all'atto degli accertamenti effettuati a norma dell'articolo 17 o dell'articolo 18, i libri o altri documenti aziendali richiesti o non si sottopongano agli accertamenti ordinati mediante decisione presa in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 3.

2. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed alle associazioni di imprese ammende che variano da un minimo di mille ad un massimo di un milione di ECU, con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10% del volume d'affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente da ciascuna delle imprese che hanno partecipato alla infrazione, quando intenzionalmente o per negligenza:

- a) commettano un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, o dell'articolo 86 del trattato, o contravvengano ad un obbligo imposto a norma dell'articolo 7 del presente regolamento;
- b) non assolvano un onere imposto a norma dell'articolo 5 o dell'articolo 13, paragrafo 1.

Per determinare l'ammontare dell'ammenda, occorre tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata.

3. È applicabile l'articolo 15, paragrafi 3 e 4.

4. Le decisioni prese a norma dei paragrafi 1 e 2 non hanno un carattere penale.

Le ammende previste al paragrafo 2, lettera a), non possono essere inflitte per comportamenti posteriori alla notificazione alla Commissione ed anteriori alla decisione con la quale questa concede o rifiuta l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, nella misura in cui essi restano nei limiti dell'attività descritta nella notificazione.

Tuttavia, questa disposizione non si applica dal momento in cui la Commissione ha informato le imprese interessate di ritenere, sulla base di un esame provvisorio, che sussistono le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato e che l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, non è giustificata.

Articolo 20

Penalità di mora

1. La Commissione può, mediante decisione, infliggere alle imprese ed associazioni di imprese penalità di mora varianti da cinquanta a mille ECU per ogni giorno di ritardo a decorrere dalla data fissata nella decisione, al fine di costringerle:

- a) a porre fine ad un'infrazione delle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, o dell'articolo 86 del trattato di cui essa ha ordinato la cessazione ai sensi dell'articolo 11, o a conformarsi ad un obbligo imposto a norma dell'articolo 7;
- b) a porre fine ad ogni azione vietata a norma dell'articolo 13, paragrafo 3;
- c) a fornire in maniera completa ed esatta un'informazione richiesta mediante decisione presa ai sensi dell'articolo 16, paragrafo 5;
- d) a sottoporsi ad un accertamento che essa ha ordinato mediante decisione presa ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 3.

2. Quando le imprese o associazioni di imprese hanno soddisfatto l'obbligo per l'osservanza del quale era stata inflitta la penalità di mora, la Commissione può fissare l'ammontare definitivo di questa in una misura inferiore a quella che risulterebbe dalla decisione originaria.

3. È applicabile l'articolo 15, paragrafi 3 e 4.

Articolo 21

Controllo della Corte di giustizia

La Corte di giustizia ha competenza giurisdizionale anche di merito ai sensi dell'articolo 172 del trattato per decidere sui ricorsi presentati avverso le decisioni con le quali la Commissione commina un'ammenda o una penalità di mora; essa può sopprimere, ridurre o maggiorare l'ammenda o la penalità di mora inflitta.

Articolo 22

Unità di conto

Per l'applicazione degli articoli 19, 20 e 21, l'ECU è quella adottata per la stesura del bilancio della Comunità a norma degli articoli 207 e 209 del trattato.

Articolo 23

Audizione degli interessati e dei terzi

1. Prima di ogni decisione prevista dall'articolo 11, dall'articolo 12, paragrafo 3, secondo comma, e paragrafo 4, dall'articolo 13, paragrafo 3, e dagli articoli 19 e 20, la Commissione dà modo alle imprese e associazioni di imprese interessate di manifestare il proprio punto di vista relativamente agli addebiti su cui essa si basa.

2. La Commissione o le autorità degli Stati membri possono sentire, se lo ritengono necessario, ogni altra persona fisica o giuridica. Qualora persone fisiche o giuridiche chiedano di essere sentite, dimostrando di avervi un interesse, la loro domanda deve essere accolta.

3. Quando la Commissione intende prendere una decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato, essa pubblica il contenuto essenziale dell'accordo, della decisione o della pratica in causa e invita i terzi interessati a presentare le loro osservazioni nel termine che essa fissa e che non può essere inferiore ad un mese. La pubblicazione deve tener conto dell'interesse legittimo delle imprese a che non vengano divulgati i segreti relativi ai loro affari.

Articolo 24

Segreto professionale

1. Le informazioni raccolte in applicazione degli articoli 17 e 18 possono essere utilizzate soltanto per lo scopo per il quale sono state richieste.

2. Fatte salve le disposizioni degli articoli 23 e 25, la Commissione e le autorità competenti degli Stati membri, nonché i loro funzionari ed altri agenti, sono tenuti a non divulgare le informazioni raccolte in applicazione del presente regolamento e che, per la loro natura, sono protette dal segreto professionale.

3. Le disposizioni dei paragrafi 1 e 2 non ostano alla pubblicazione di informazioni di carattere generale o di studi nei quali compaiano indicazioni su singole imprese o associazioni di imprese.

Articolo 25

Pubblicazione delle decisioni

1. La Commissione pubblica le decisioni che prende in applicazione dell'articolo 11, dell'articolo 12, paragrafo 3, secondo comma, e paragrafo 4, e dell'articolo 13, paragrafo 3.

2. La pubblicazione indica le parti interessate e il contenuto essenziale della decisione; essa deve tener conto dell'interesse legittimo delle imprese a che non vengano divulgati i segreti relativi ai loro affari.

Articolo 26

Disposizioni di esecuzione

La Commissione è autorizzata a emanare disposizioni di esecuzione relative alla portata degli obblighi di comunicazione previsti dall'articolo 5, paragrafo 5, alla forma, al contenuto e alle altre modalità delle denunce previste dall'articolo 10, delle domande previste dall'articolo 12, nonché delle audizioni previste dall'articolo 23, paragrafi 1 e 2.

Articolo 27

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1987.

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

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1986.

Per il Consiglio

Il Presidente

G. SHAW

REGOLAMENTO (CEE) N. 4057/86 DEL CONSIGLIO
del 22 dicembre 1986
relativo alle pratiche tariffarie sleali nei trasporti marittimi

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

visto il progetto di regolamento presentato dalla Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che ci sono motivi per ritenere, in base, tra l'altro, al sistema di informazione di cui alla decisione 78/774/CEE ⁽³⁾, che la partecipazione competitiva degli armatori comunitari alla navigazione internazionale di linea è ostacolata da talune pratiche sleali messe in atto da compagnie di navigazione di paesi terzi;

considerando che, data la struttura del settore dei trasporti marittimi comunitari, conviene che il presente regolamento si applichi anche ai cittadini degli Stati membri stabiliti al di fuori della Comunità e alle compagnie di navigazione stabilite al di fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in questo Stato membro conformemente alla sua legislazione;

considerando che dette pratiche sleali consistono nell'applicazione costante ai trasporti di talune merci selezionate di tassi di nolo che sono inferiori al nolo più basso praticato per le stesse merci da armatori stabiliti e rappresentativi;

considerando che tali pratiche possono esistere grazie ai vantaggi non commerciali concessi da un paese che non è membro della Comunità;

considerando che la Comunità dovrebbe essere in grado di intraprendere un'azione volta a difendersi dagli effetti di dette pratiche tariffarie;

considerando che non esistono regole internazionali riconosciute che definiscano in che consista un prezzo sleale nel campo dei trasporti marittimi;

considerando che occorre quindi prevedere, per stabilire l'esistenza di pratiche tariffarie sleali, un metodo di calcolo

appropriato; che per calcolare il «tasso di nolo normale» occorre invece tener conto dei tassi di nolo comparabili effettivamente applicati dalle compagnie stabilite e rappresentative che operano nell'ambito o al di fuori delle conferenze o altrimenti di un tasso calcolato basati sui costi di compagnie comparabili più un ragionevole margine di profitto;

considerando che è opportuno stabilire fattori appropriati per la determinazione del pregiudizio;

considerando che è necessario stabilire procedure che consentano, a chiunque agisca per conto del settore dei trasporti marittimi comunitari che si ritenga lesa o minacciata da pratiche tariffarie sleali, di formulare una denuncia; che è opportuno precisare che, in caso di ritiro di una denuncia, la procedura può, ma non deve necessariamente, essere interrotta;

considerando che è opportuno instaurare una cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione, sia per quanto riguarda le informazioni relative all'esistenza di pratiche tariffarie sleali nonché del pregiudizio che ne risulta, sia per quanto riguarda il successivo esame del problema a livello comunitario; che, a tal fine, è opportuno prevedere consultazioni nell'ambito di un comitato consultivo;

considerando che è opportuno definire chiaramente le norme procedurali da seguire durante un'inchiesta, in particolare i diritti e gli obblighi delle autorità comunitarie e delle parti interessate, nonché le circostanze nelle quali le parti interessate possono accedere alle informazioni e possono chiedere di essere informate sui fatti e motivi essenziali in base ai quali si prevede di raccomandare misure definitive;

considerando che, per scoraggiare pratiche tariffarie sleali senza tuttavia impedire, restringere o distorcere la concorrenza in materia di prezzi da parte delle linee non conferenziate, purché svolgano le loro attività su una base leale e commerciale, è opportuno — nei casi in cui dalla constatazione definitiva dei fatti risulti l'esistenza di una pratica tariffaria sleale e di un pregiudizio — prevedere la possibilità di imporre dazi compensativi per motivi specifici;

considerando che è indispensabile stabilire norme comuni per l'applicazione di detti dazi compensativi, al fine di assicurarne la riscossione esatta ed uniforme; che dette norme, considerata la natura di tali dazi, possono differire da quelle normalmente applicabili alla riscossione di normali dazi all'importazione;

considerando che è necessario stabilire procedure aperte ed eque in caso di riesame delle misure adottate e di riapertura di un'inchiesta qualora le circostanze lo richiedano;

⁽¹⁾ GU n. C 255 del 15. 10. 1986, pag. 169.

⁽²⁾ GU n. C 344 del 31. 12. 1985, pag. 31.

⁽³⁾ GU n. L 258 del 21. 9. 1978, pag. 35.

considerando che è opportuno elaborare procedure adeguate per esaminare le domande di rimborso dei dazi compensativi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1.

Obiettivo

Il presente regolamento stabilisce la procedura da seguire al fine di rispondere alle pratiche tariffarie sleali di taluni armatori di paesi terzi che operano nel campo dei trasporti marittimi internazionali di linea, le quali provocano gravi perturbazioni nella struttura del traffico su una determinata rotta da, verso o all'interno della Comunità e danneggiano o rischiano di danneggiare gravemente gli armatori comunitari che operano su tale rotta e gli interessi della Comunità.

Articolo 2

Per contrapporsi alle pratiche tariffarie sleali di cui all'articolo 1, all'origine di un pregiudizio rilevante, la Comunità può imporre un dazio compensativo.

La minaccia di pregiudizio rilevante può unicamente dar luogo ad un esame ai sensi dell'articolo 4.

Articolo 3

Ai fini del presente regolamento:

- a) per «armatori di paesi terzi» si intendono le compagnie di navigazione mercantile di linea eccetto quelle di cui alla lettera d);
- b) per «pratiche tariffarie sleali» si intende l'applicazione costante, su una determinata rotta di navigazione da, verso o all'interno della Comunità, per alcune merci selezionate o per tutte le merci, di tassi di nolo inferiori ai tassi di nolo normali praticati durante un periodo di almeno sei mesi, quando detti tassi di nolo inferiori sono possibili in quanto l'armatore in questione beneficia di vantaggi non commerciali concessi da uno Stato membro della Comunità;
- c) il normale tasso di nolo viene stabilito prendendo in considerazione:
 - i) il tasso comparabile effettivamente praticato nell'ambito dei normali traffici marittimi per il medesimo servizio sulla stessa rotta o su una rotta comparabile da compagnie serie e rappresentative che non godano dei vantaggi di cui alla lettera b);
 - ii) o altrimenti il tasso derivato, ottenuto sommando al costo a carico di una compagnia paragonabile che non usufruisce dei vantaggi di cui alla lettera b) un ragionevole margine di utile. Tale costo viene calco-

lato tenendo conto di tutti i costi, sia fissi che variabili, sostenuti nell'ambito dei normali traffici marittimi, più un congruo importo per le spese generali;

d) per «armatori comunitari» si intendono:

- tutte le compagnie di navigazione mercantile stabilite ai sensi del trattato in uno Stato membro della Comunità;
- cittadini di Stati membri stabiliti fuori della Comunità e compagnie di navigazione mercantile stabilite al di fuori della Comunità e controllate da cittadini di uno Stato membro, se le loro navi sono registrate in uno Stato membro in conformità con la legislazione di quest'ultimo.

Articolo 4

Valutazione del pregiudizio

1. L'esame del pregiudizio deve comprendere i seguenti fattori:

- a) i tassi di nolo offerti dai concorrenti degli armatori comunitari sulla rotta marittima in questione, in particolare per stabilire se siano stati inferiori in misura rilevante al tasso di nolo normale offerto dagli armatori comunitari, tenuto conto del livello del servizio offerto da tutte le compagnie interessate;
- b) conseguenti ripercussioni sulle compagnie di navigazione della Comunità quali risultano dalle tendenze di fattori economici quali:
 - viaggi,
 - sfruttamento delle capacità,
 - noleggio,
 - quota di mercato,
 - tassi di nolo (ossia il calo dei tassi di nolo o la prevenzione dei rialzi dei noli che normalmente avrebbero avuto luogo),
 - profitti,
 - rendimento del capitale,
 - investimenti,
 - occupazione.

Quando una minaccia di pregiudizio viene segnalata, la Commissione può anche esaminare se sia prevedibile chiaramente che una situazione particolare possa trasformarsi in pregiudizio reale. A tal riguardo si può anche tener conto di fattori, quali:

- a) l'aumento del tonnellaggio impiegato sulla rotta dove la concorrenza contro gli armatori della Comunità viene esercitata;
- b) la capacità, nel paese degli armatori stranieri, già esistente o suscettibile di divenire operativa in un avve-

nire prevedibile, e la probabilità che il tonnellaggio risultante da tale capacità sarà usato nella rotta di cui al punto a).

3. I pregiudizi causati da altri fattori che, individualmente o in combinazione tra di loro, contribuiscono ad esercitare un'influenza sfavorevole sugli armatori della Comunità, non devono essere imputati alle pratiche in questione.

Articolo 5

Denuncia

1. Ogni persona fisica o giuridica, nonché ogni associazione non avente personalità giuridica che agisce a nome dell'industria marittima della Comunità che si ritengono lesi o minacciati da pratiche tariffarie sleali, può introdurre una denuncia per iscritto.

2. La denuncia deve contenere sufficienti elementi di prova relativi all'esistenza della pratica tariffaria sleale e al pregiudizio che ne deriva.

3. La denuncia può essere introdotta presso la Commissione o presso uno Stato membro che la trasmette alla Commissione. La Commissione invia agli Stati membri copia di ogni denuncia da essa ricevuta.

4. La denuncia può essere ritirata, nel qual caso la procedura può essere interrotta, a meno che tale interruzione sia contraria all'interesse della Comunità.

5. Quando si constata, previa consultazione, che la denuncia non fornisce elementi di prova sufficienti per giustificare l'avvio di un'inchiesta, il ricorrente viene debitamente informato.

6. Quando, in mancanza di una denuncia, uno Stato membro è in possesso di elementi di prova sufficienti in relazione sia a pratiche tariffarie sleali sia a un pregiudizio che ne risulta per gli armatori della Comunità, esso li comunica immediatamente alla Commissione.

Articolo 6

Consultazioni

1. Le consultazioni previste dal presente regolamento si effettuano in seno ad un comitato consultivo composto di rappresentanti di ogni Stato membro e presieduto da un rappresentante della Commissione. Le consultazioni si effettuano immediatamente sia su domanda di uno Stato membro, sia su iniziativa della Commissione.

2. Il comitato si riunisce su convocazione del suo presidente. Quest'ultimo comunica agli Stati membri, nel più breve tempo possibile, tutti gli elementi d'informazione utili.

3. Qualora se ne ravvisi la necessità, si può procedere alle consultazioni mediante procedura scritta; in tal caso la

Commissione informa gli Stati membri, i quali, entro un termine fissato, possono esprimere il loro parere o chiedere una consultazione orale.

4. Le consultazioni vertono segnatamente:

- a) sull'esistenza delle pratiche tariffarie sleali nonché sulla loro importanza;
- b) sull'esistenza e sull'entità del pregiudizio;
- c) sul nesso di causalità tra le pratiche tariffarie sleali ed il pregiudizio;
- d) sulle misure che, nel caso specifico, sono idonee a prevenire o a rimediare l'effetto del pregiudizio causato dalle pratiche tariffarie sleali nonché sulle modalità di applicazione di tali misure.

Articolo 7

Apertura e svolgimento dell'inchiesta

1. Se, al termine della consultazione, risulta che gli elementi di prova sono sufficienti per giustificare l'inizio della procedura, la Commissione deve immediatamente:

- a) annunciare l'inizio della procedura con avviso nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*; tale avviso dovrà indicare l'armatore straniero interessato e il suo paese d'origine, fornire un sunto delle informazioni ricevute e precisare che tutte le informazioni pertinenti dovranno essere comunicate alla Commissione la quale stabilisce il termine entro il quale le parti interessate possono comunicare per iscritto le loro osservazioni e richiedere di essere ascoltate dalla Commissione conformemente al paragrafo 5;
 - b) informare debitamente gli armatori, i caricatori e gli spedizionieri che la Commissione considera interessati nonché i ricorrenti;
 - c) iniziare l'inchiesta a livello comunitario, in collaborazione con gli Stati membri; tale inchiesta verterà tanto sulle pratiche tariffarie sleali quanto sul pregiudizio che ne deriva e si svolgerà conformemente alle disposizioni dei paragrafi da 2 a 8; l'inchiesta sulle pratiche tariffarie sleali riguarda di norma un periodo non inferiore a 6 mesi che precede immediatamente l'inizio della procedura.
2. a) La Commissione, se del caso, ricerca tutte le informazioni ritenute necessarie e fa in modo di verificarle assieme agli armatori, agli agenti, ai caricatori, agli spedizionieri, alle conferenze, alle associazioni e alle organizzazioni, purché le imprese o le organizzazioni interessate diano il loro assenso.
- b) Se del caso la Commissione svolge, previa consultazione, inchieste in paesi terzi, subordinandole all'accordo delle imprese interessate e all'assenza di opposizione da parte del governo del paese in questione il

quale sarà stato ufficialmente informato. La Commissione può essere assistita da agenti degli Stati membri che lo abbiano richiesto.

3. a) La Commissione può richiedere agli Stati membri:
- di fornirle informazioni;
 - di procedere a qualsiasi verifica e controllo necessari, segnatamente presso i caricatori, gli spedizionieri, gli armatori della Comunità ed i loro agenti;
 - di procedere alle inchieste in paesi terzi, che però sono subordinate all'accordo delle imprese interessate e all'assenza di opposizione da parte del governo, ufficialmente informato, del paese considerato.
- b) Gli Stati membri adottano le misure necessarie per dar seguito alle richieste della Commissione. Essi comunicano a quest'ultima le informazioni richieste, nonché il risultato delle verifiche, dei controlli o delle inchieste effettuati.
- c) Qualora dette informazioni siano d'interesse generale o qualora uno Stato membro ne abbia richiesto la trasmissione, la Commissione le invia agli Stati membri purché non si tratti di informazioni riservate, nel qual caso sarà trasmessa una sintesi non riservata.
- d) Agenti della Commissione possono, a richiesta di quest'ultima o di uno Stato membro, assistere gli agenti degli Stati membri nell'adempimento delle loro funzioni.
4. a) La Commissione offre al ricorrente, ai caricatori ed agli armatori notoriamente interessati la possibilità di prendere conoscenza di tutte le informazioni ad essa fornite dalle parti interessate all'inchiesta, tranne i documenti interni preparati dalle autorità della Comunità o degli Stati membri, purché tali informazioni siano pertinenti per la tutela dei loro interessi, non siano riservate ai sensi dell'articolo 8 e siano utilizzate dalla Commissione nell'inchiesta. Gli interessati presentano a tal fine una domanda scritta alla Commissione, indicando le informazioni desiderate.
- b) Gli armatori in merito ai quali viene effettuata l'inchiesta e il ricorrente possono chiedere di essere informati dei principali fatti e considerazioni sulla cui base si prevede di raccomandare l'imposizione di dazi compensativi.
- c) i) Una domanda di informazioni conforme al punto b) deve
- essere presentata per iscritto alla Commissione,
 - indicare i singoli punti su cui si desiderano informazioni.
- ii) Le informazioni possono essere fornite oralmente, oppure per iscritto, a seconda che la Commis-

sione lo ritenga opportuno. Esse non pregiudicano ogni eventuale decisione successiva da parte del Consiglio. Le informazioni riservate ricevono un trattamento conforme all'articolo 8.

- iii) Le informazioni devono normalmente essere fornite non oltre quindici giorni prima della presentazione di qualsiasi proposta di azione definitiva, in applicazione dell'articolo 12, da parte della Commissione. Le rimostranze successive alle informazioni vengono prese in considerazione soltanto se vengono ricevute entro un periodo fissato caso per caso dalla Commissione che tiene debito conto dell'urgenza della questione, ma che in ogni caso non potrà essere inferiore a dieci giorni.

5. La Commissione può sentire le parti interessate. Queste ultime devono essere sentite, quando lo richiedano per iscritto, nel termine fissato dall'avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*, quando dimostrino di essere parti interessate, che l'esito della procedura potrebbe riguardarle e che esistono particolari motivi per essere sentite oralmente.

6. Inoltre, a richiesta, la Commissione dà alle parti direttamente interessate l'occasione di incontrarsi per permettere il confronto delle tesi opposte e delle eventuali confutazioni. Nell'offrire tale occasione, essa tiene conto della necessità di salvaguardare il carattere riservato delle informazioni, nonché della convenienza delle parti. Nessuna parte è tenuta ad assistere ad un incontro e la sua assenza non è pregiudizievole per la sua causa.

7. a) Il presente articolo non impedisce al Consiglio di prendere misure tempestivamente.

- b) Qualora una parte interessata rifiuti l'accesso alle necessarie informazioni, o non le fornisca entro un ragionevole arco di tempo o ostacoli gravemente l'indagine, possono essere elaborate conclusioni, affermative o negative, in base ai dati di fatto disponibili.

8. Una procedura relativa a pratiche tariffarie sleali non pone ostacolo alle operazioni di sdoganamento delle merci a cui si applicano i noli in questione.

9. a) Un'inchiesta è conclusa sia per chiusura della stessa sia per inizio di un'azione conformemente all'articolo 11. Di norma, la procedura deve essere chiusa entro un anno dalla sua apertura.

- b) Una procedura è conclusa sia per chiusura dell'inchiesta senza imposizione di dazi e senza accettazione di impegni, sia allo scadere o alla revoca di tali dazi, sia alla cessazione degli impegni in conformità degli articoli 14 o 15.

Articolo 8

Trattamento riservato

1. Le informazioni ricevute in applicazione del presente regolamento possono essere utilizzate soltanto per lo scopo per il quale esse sono state richieste.
 2. a) Il Consiglio, la Commissione e gli Stati membri, nonché i loro agenti, sono tenuti a non divulgare, salvo esplicita autorizzazione della parte che le ha fornite, le informazioni ricevute in applicazione del presente regolamento per le quali la parte che le ha fornite ha chiesto il trattamento riservato.
 - b) Qualsiasi richiesta di trattamento riservato deve indicare il motivo per il quale l'informazione è riservata ed essere accompagnata da un riassunto di carattere non riservato oppure dall'indicazione dei motivi per i quali non è possibile riassumere l'informazione in questione.
 3. L'informazione è di norma considerata riservata se la sua eventuale pubblicazione minaccia di avere conseguenze negative per chi ha fornito tale informazione o ne costituisce la fonte.
 4. Tuttavia, quando si ritiene che una domanda intesa ad ottenere un trattamento riservato non è giustificata e quando colui che ha fornito le informazioni non vuole pubblicarle, né autorizzarne la pubblicazione in termini generici o sotto forma di riassunto, può non essere tenuto conto di tali informazioni.
- Tali informazioni possono inoltre essere disattese quando la domanda è giustificata ma chi fornisce le informazioni non è disposto a fornire un riassunto non riservato qualora sia possibile riassumere le informazioni in questione.
5. Il presente articolo non osta alla pubblicazione di informazioni generali da parte della Comunità ed in particolare dei motivi che hanno giustificato le decisioni prese in forza del presente regolamento, o alla pubblicazione degli elementi di prova su cui si è fondata la Comunità, nella misura in cui ciò sia necessario per spiegare i suddetti motivi nella procedura legale. Tale pubblicazione deve tener conto del legittimo interesse delle parti in causa a non vedere divulgati i loro segreti commerciali.

Articolo 9

Conclusione della procedura qualora non siano necessarie misure di difesa

1. La procedura è chiusa quando, dopo le consultazioni, non si ritiene necessario adottare alcuna misura di difesa e quando non è stata espressa alcuna obiezione a tal riguardo in seno al comitato consultivo di cui all'articolo 6, paragrafo 1. In tutti gli altri casi, la Commissione sottopone

immediatamente al Consiglio una relazione sull'esito delle consultazioni e propone di porre termine alla procedura. La procedura è chiusa se nel termine di un mese il Consiglio, che delibera a maggioranza qualificata, non ha deciso diversamente.

2. La Commissione informa le parti notoriamente interessate e da notizia della conclusione con un avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* che riporta le sue conclusioni essenziali nonché un riassunto dei motivi di tali conclusioni.

Articolo 10

Impegni

1. Se nello svolgimento di un'inchiesta vengono assunti determinati impegni che la Commissione, previa consultazione, ritiene accettabili, l'inchiesta può essere interrotta senza l'imposizione di dazi compensativi.

Fatte salve circostanze eccezionali, gli impegni non possono essere assunti oltre il termine del periodo durante il quale possono essere presentate le rimostranze in virtù dell'articolo 7, paragrafo 4, lettera c), punto iii). La conclusione dell'inchiesta viene decisa conformemente alla procedura di cui all'articolo 9, paragrafo 1, e viene debitamente notificata nonché pubblicata conformemente all'articolo 9, paragrafo 2.

2. Gli impegni di cui al paragrafo 1 sono quelli in base a cui i tassi di nolo vengono riveduti sino a che la Commissione ritiene che la pratica tariffaria sleale o i suoi effetti negativi siano eliminati.
3. Gli impegni possono essere proposti dalla Commissione, ma il fatto che essi non vengano assunti oppure che venga declinato un invito a sottoscriverne non deve pregiudicare la valutazione del caso. Tuttavia, la persistenza di tali pratiche tariffarie sleali può essere ritenuta un indizio del fatto che la minaccia di pregiudizio presenta maggiori probabilità di concretarsi.
4. Quando l'impegno è stato accettato, l'inchiesta sul pregiudizio sarà nondimeno completata se la Commissione, previa consultazione, decide in questo senso, oppure se ne viene fatta richiesta dagli armatori comunitari interessati. In tal caso, se la Commissione, previa consultazione, conclude che non esiste un pregiudizio, l'impegno diventa automaticamente caduco. Tuttavia, se la determinazione dell'assenza di pregiudizio è dovuta soprattutto all'esistenza di un impegno, la Commissione può esigere che detto impegno venga mantenuto.

5. La Commissione può richiedere alle parti che hanno assunto un impegno di fornire informazioni periodiche inerenti all'adempimento di siffatti impegni e di consentire il controllo dei relativi dati. L'inosservanza di questo obbligo verrà considerata come una violazione dell'impegno assunto.

*Articolo 11***Dazi compensativi**

Qualora risulti da un'indagine che vi è una pratica tariffaria sleale, che ne risulta un pregiudizio e che gli interessi della Comunità richiedono un'azione comunitaria, la Commissione propone al Consiglio, in seguito alla consultazione prevista all'articolo 6, di instaurare un dazio compensativo. Il Consiglio, deliberando a maggioranza qualificata, prende una decisione entro un periodo di due mesi.

Articolo 12

Deliberando sui dazi compensativi il Consiglio tiene altresì debitamente conto delle considerazioni di politica del commercio estero, nonché degli interessi portuali e delle considerazioni di politica marittima degli Stati membri interessati.

*Articolo 13***Disposizioni generali sui dazi**

1. I dazi compensativi vengono imposti agli armatori stranieri interessati mediante regolamento.
2. Detto regolamento precisa in particolare l'importo e il tipo del dazio imposto, la merce o le merci trasportate, il nome e il paese d'origine dell'armatore straniero interessato e la relativa motivazione sulla quale il regolamento è basato.
3. L'importo dei dazi non può eccedere la differenza tra il nolo effettivamente praticato e il nolo normale di cui all'articolo 3, lettera c). Tale importo dovrebbe essere inferiore se un dazio inferiore risultasse sufficiente ad eliminare il pregiudizio.
4. a) I dazi non devono essere imposti né aumentati con effetto retroattivo e si applicano ai trasporti di merci che, dopo l'entrata in vigore di detti dazi sono caricate o scaricate in un porto comunitario.
- b) Tuttavia, qualora il Consiglio stabilisca che c'è stata violazione o ritiro di un impegno, possono essere imposti, su proposta della Commissione, dazi compensativi al trasporto di merci che sono state caricate o scaricate in un porto della Comunità non oltre novanta giorni precedenti la data di applicazione di questi dazi, eccettuato il fatto che, in caso di violazione o ritiro di un impegno, detta imposizione retroattiva non si applica al trasporto di merci che sono state caricate o scaricate in un porto della Comunità prima della violazione o del ritiro. Questi dazi possono essere calcolati sulla base dei fatti accertati prima dell'accettazione dell'impegno.

5. I dazi sono riscossi dagli Stati membri secondo la forma, l'aliquota e gli altri elementi fissati al momento della loro instaurazione e a prescindere dai dazi doganali, dalle tasse e altre imposizioni normalmente esigibili all'importazione delle merci trasportate.

6. L'autorizzazione a caricare o a scaricare merci in un porto della Comunità può essere subordinata alla fornitura di una garanzia per l'importo di un dazio compensativo.

*Articolo 14***Riesame**

1. I regolamenti che impongono dazi compensativi, nonché le decisioni di accettare impegni, sono subordinati ad un riesame per la totalità o in parte, purché giustificato. Detto riesame può avvenire sia a richiesta di uno Stato membro, sia su iniziativa della Commissione. Si procede al riesame anche nel caso in cui una parte interessata lo esiga e dimostri che le circostanze sono mutate apportando prove sufficienti da giustificare la necessità di detto riesame, purché sia trascorso almeno un anno dalla conclusione dell'inchiesta. Le richieste in tal senso devono essere trasmesse alla Commissione che ne informa gli Stati membri.

2. Se, previa consultazione, risulta che il riesame è giustificato l'inchiesta verrà riaperta in conformità dell'articolo 7, sempreché le circostanze lo richiedano. La riapertura dell'inchiesta non influisce di per sé sulle misure in vigore.

3. Se giustificato da detto riesame, effettuato anche senza riaprire l'inchiesta, le misure sono modificate, prorogate o abrogate dall'istituzione comunitaria competente per la loro introduzione.

Articolo 15

1. Fatto salvo il paragrafo 2, i dazi compensativi e gli impegni divengono caduchi dopo cinque anni a decorrere dalla data in cui sono entrati in vigore o in cui sono stati da ultimo modificati o confermati.

2. Di norma la Commissione previa consultazione ed entro sei mesi prima del termine del periodo di cinque anni, pubblica sulla *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* un avviso dell'imminente scadenza delle misure in questione ed informa gli armatori comunitari notoriamente interessati. Nell'avviso è indicato il periodo cui le parti interessate possono esprimere il loro parere per iscritto e possono chiedere udienza alla Commissione in conformità dell'articolo 7, paragrafo 5.

Qualora una parte interessata dimostri che la cessazione della misura in oggetto causerebbe nuovamente pregiudizio o minaccia di pregiudizio, la Commissione procede ad un riesame della misura stessa che resterà in vigore in attesa dell'esito del suddetto riesame.

Qualora i dazi compensativi e gli impegni decadano in virtù del presente articolo, la Commissione pubblica un avviso in tal senso nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

Articolo 16

Restituzione

1. Quando l'armatore interessato può dimostrare che il dazio riscosso supera la differenza tra il tasso nolo praticato e il tasso nolo normale di cui all'articolo 3, lettera c), l'importo del dazio che supera la differenza viene restituito.

2. Per ottenere il rimborso di cui al paragrafo 1, l'armatore straniero interessato può presentare una richiesta alla Commissione. La richiesta viene presentata per il tramite dello Stato membro nel cui porto le merci trasportate sono state caricate o scaricate, entro tre mesi dalla data in cui l'ammontare dei dazi compensativi da riscuotere è stato debitamente stabilito dalle autorità competenti.

Lo Stato membro trasmette al più presto la richiesta alla Commissione, accompagnata o meno da un parere sulla sua fondatezza.

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

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1986.

La Commissione informa immediatamente gli altri Stati membri ed esprime il suo parere al riguardo. Qualora gli Stati membri approvino il parere espresso dalla Commissione o non presentino obiezioni entro un mese, la Commissione può decidere in conformità del parere suddetto. In tutti gli altri casi, la Commissione, previa consultazione, decide se e in quale misura si debba dar seguito alla richiesta.

Articolo 17

Disposizione finale

Il presente regolamento non osta all'applicazione di qualsiasi norma speciale stabilita da accordi conclusi tra la Comunità e paesi terzi.

Articolo 18

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1987.

Per il Consiglio

Il Presidente

G. SHAW

REGOLAMENTO (CEE) N. 4058/86 DEL CONSIGLIO

del 22 dicembre 1986

concernente un'azione coordinata intesa a salvaguardare il libero accesso ai trasporti marittimi nei traffici transoceanici

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 84, paragrafo 2,

visto il progetto di regolamento presentato dalla Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che un numero sempre crescente di paesi ricorre a misure protezionistiche nei confronti delle rispettive flotte mercantili, sia attraverso normative o provvedimenti amministrativi unilaterali, sia attraverso accordi bilaterali con altri paesi;

considerando che taluni paesi, in virtù di misure adottate o di prassi imposte, disattendono il principio della leale e libera concorrenza nei loro scambi marittimi con uno o più Stati membri della Comunità;

considerando che, per quel che riguarda la navigazione marittima di linea, la convenzione delle Nazioni Unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime di linea, entrata in vigore il 6 ottobre 1983, conferisce determinati diritti alle società di navigazione di linea che sono membri di una conferenza che gestisce un pool;

considerando che con sempre maggior frequenza i paesi terzi che sono parti contraenti o firmatari della suddetta convenzione ne interpretano le disposizioni in modo tale da estendere considerevolmente i diritti conferiti nel quadro della convenzione stessa alle proprie società di linea e non di linea a scapito delle società della Comunità o delle società di altri paesi dell'OCSE che si tratti di membri conferenziati o no;

considerando che, per quel che riguarda i trasporti di merci alla rinfusa, esiste una tendenza sempre più accentuata dei paesi terzi a limitare l'accesso ai carichi di tali merci, il che costituisce una grave minaccia per il clima di libera concorrenza che ampiamente prevale nei trasporti di dette merci; che gli Stati membri affermano di auspicare una situazione di libera concorrenza quale elemento essenziale per i trasporti sfusi di merci liquide o secche, nel convincimento che l'introduzione di un regime di ripartizione dei carichi in questi traffici aumenti considerevolmente i costi di trasporto e possa avere gravi ripercussioni sugli interessi commerciali di tutti i paesi;

considerando che restrizioni di accesso ai carichi alla rinfusa avrebbero ripercussioni negative sulle flotte mercantili degli Stati membri e aumenterebbero inoltre in misura sostanziale i costi di trasporto di tali carichi e quindi avrebbero gravi effetti sugli interessi commerciali della Comunità;

considerando che la Comunità dovrebbe essere messa in grado di procedere ad un'azione coordinata da parte degli Stati membri nel caso in cui la posizione competitiva delle flotte mercantili o gli interessi commerciali degli Stati membri subissero ripercussioni negative a seguito di riserve di carico in favore delle società di navigazione dei paesi terzi ovvero nel caso in cui ciò le fosse imposto da un accordo internazionale;

considerando che la decisione 77/587/CEE ⁽³⁾ prevede tra l'altro la consultazione sui vari aspetti degli sviluppi intervenuti nelle relazioni tra Stati membri e paesi terzi nel settore dei trasporti marittimi;

considerando che la decisione 83/573/CEE ⁽⁴⁾ prevede tra l'altro uno sforzo di concertazione da parte degli Stati membri su qualsiasi contromisura che possono prendere in relazione ai paesi terzi e prevede la possibilità di una decisione sull'applicazione congiunta, da parte degli Stati membri, di adeguate contromisure facenti parte della loro legislazione nazionale;

considerando che è necessario sviluppare e perfezionare il dispositivo previsto in queste decisioni per essere preparati a procedere ad un'azione coordinata da parte degli Stati membri in circostanze speciali a richiesta di uno o più Stati membri ovvero sulla base di un accordo internazionale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Si applica la procedura stabilita dal presente regolamento qualora l'azione di un paese terzo o dei suoi agenti limiti o minacci di limitare il libero accesso di società di navigazione degli Stati membri o di navi registrate in uno Stato membro conformemente alla sua legislazione ai seguenti trasporti:

- di linea su traffici contemplati dal codice, eccetto quando siano state adottate misure in conformità della convenzione delle Nazioni Unite relativa al codice di comportamento per le conferenze marittime;
- di linea su traffici non contemplati dal codice;
- di merci alla rinfusa e di qualsiasi carico con servizi di tramp;

⁽¹⁾ GU n. C 255 del 15. 10. 1986, pag. 169.

⁽²⁾ GU n. C 344 del 31. 12. 1985, pag. 31.

⁽³⁾ GU n. L 239 del 17. 9. 1977, pag. 23.

⁽⁴⁾ GU n. L 332 del 28. 11. 1983, pag. 37.

- di passeggeri;
- di passeggeri o di merci verso e tra impianti in mare aperto.

Questa procedura non pregiudica gli obblighi della Comunità e dei suoi Stati membri nel campo del diritto internazionale.

Articolo 2

Ai fini del presente regolamento:

- per «società di navigazione nazionale» si intende una società di navigazione di un paese terzo che effettua un servizio tra il proprio paese e uno o più Stati membri;
- per «società di navigazione di paese terzo» si intende una società di navigazione di un paese terzo che effettua un servizio tra un altro paese terzo e uno o più Stati membri.

Articolo 3

L'azione coordinata può essere richiesta da uno Stato membro.

La richiesta va inoltrata alla Commissione, la quale presenta entro quattro settimane le raccomandazioni o le proposte adeguate al Consiglio.

Il Consiglio, deliberando secondo le modalità di voto di cui all'articolo 84, paragrafo 2, del trattato, può decidere un'azione coordinata quale è prevista all'articolo 4.

Deliberando su un'azione coordinata, il Consiglio tiene anche debitamente conto delle considerazioni di politica di commercio estero, degli interessi portuali e delle considerazioni di politica commerciale degli Stati membri interessati.

Articolo 4

1. L'azione coordinata può consistere in quanto segue:
 - a) rimostranze diplomatiche nei confronti dei paesi terzi interessati, in particolare ove le loro azioni minaccino di limitare l'accesso ai traffici;
 - b) contromisure dirette alla società o alle società di navigazione dei paesi terzi interessati o dirette alla società o alle società di navigazione di altri paesi, che traggono vantaggio dall'azione intrapresa dai paesi interessati, sia che effettuino trasporti come società di navigazione nazionali o come società di navigazione di paese terzo nei traffici comunitari.

Tali contromisure possono consistere, separatamente o congiuntamente, in:

- i) imposizione dell'obbligo di ottenere l'autorizzazione a caricare, trasportare o scaricare merci; detta autorizzazione può essere soggetta a condizioni od obblighi;

- ii) imposizione di un contingente;
- iii) imposizione di oneri finanziari.

2. Le contromisure saranno precedute da rimostranze diplomatiche.

Tali contromisure non pregiudicheranno gli obblighi della Comunità economica europea e degli Stati membri nell'ambito del diritto internazionale, prenderanno in considerazione tutti gli interessi in gioco e non produrranno l'effetto diretto o indiretto di provocare sviamenti di traffico all'interno della Comunità.

Articolo 5

1. Nel decidere in merito a una o più contromisure di cui all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), il Consiglio fornisce, se del caso, le seguenti indicazioni:

- a) gli sviluppi all'origine dell'adozione delle contromisure;
- b) il traffico o la serie di porti cui si applicano le contromisure;
- c) la bandiera o la società di navigazione del paese terzo le cui misure di riserva del carico limitano il libero accesso ai trasporti nella zona marittima interessata;
- d) il volume massimo (percentuale, peso in tonnellate, contenitori) o il valore dei carichi che possono essere caricati o scaricati nei porti degli Stati membri;
- e) il numero massimo di viaggi da e verso i porti degli Stati membri;
- f) ammontare o percentuale o base degli oneri finanziari da imporre e modo in cui verranno riscossi;
- g) il periodo di validità delle contromisure.

2. Qualora le contromisure di cui al paragrafo 1 non siano previste dalla legislazione nazionale di uno Stato membro, siffatte contromisure possono essere prese, in conformità della decisione del Consiglio di cui all'articolo 3, terzo comma, dallo Stato interessato sulla base del presente regolamento.

Articolo 6

1. Se il Consiglio non ha adottato la proposta sull'azione coordinata entro un periodo di due mesi, gli Stati membri possono applicare unilateralmente o in gruppo misure nazionali, qualora la situazione lo richieda.

2. Nondimeno, in casi d'urgenza, gli Stati membri possono prendere, unilateralmente o in gruppo, le necessarie misure nazionali su base provvisoria anche durante il periodo di due mesi di cui al paragrafo 1.

3. Le misure nazionali prese in applicazione del presente articolo vengono immediatamente notificate alla Commissione e agli altri Stati membri.

Articolo 7

Durante il periodo in cui si applicano le contromisure, gli Stati membri e la Commissione si consultano reciprocamente in conformità della procedura di consultazione istituita con la decisione 77/587/CEE, ogni tre mesi o prima qualora se ne presenti la necessità, al fine di discutere gli effetti delle contromisure in vigore.

Articolo 8

La procedura prevista dal presente regolamento può applicarsi qualora l'azione di un paese terzo o dei suoi agenti limiti

o minacci di limitare l'accesso di società di navigazione di un altro paese OCSE se, su una base di reciprocità, fra tale paese e la Comunità economica europea è stato convenuto di ricorrere ad una resistenza coordinata in caso di limitazioni di accesso ai trasporti marittimi.

Il paese in questione può presentare una richiesta di azione coordinata ed associarsi ad essa ai sensi del presente regolamento.

Articolo 9

Il presente regolamento entra in vigore il 1° luglio 1987.

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

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1986.

Per il Consiglio

Il Presidente

G. SHAW

REGOLAMENTO (CEE) N. 4059/86 DEL CONSIGLIO

del 22 dicembre 1986

relativo ad un sostegno finanziario per progetti di infrastrutture di trasporto

IL CONSIGLIO DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità economica europea, in particolare l'articolo 75,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Parlamento europeo ⁽¹⁾,visto il parere del Comitato economico e sociale ⁽²⁾,

considerando che nella riunione dell'11 novembre 1986 il Consiglio ha adottato conclusioni riguardanti gli obiettivi e i criteri di un programma a medio termine;

considerando che si devono utilizzare gli stanziamenti per il sostegno delle infrastrutture dei trasporti iscritti nel bilancio 1985 conformemente ai suddetti obiettivi e criteri;

considerando che conviene fissare i limiti massimi del sostegno finanziario comunitario per i progetti, relativamente al programma 1985;

considerando che devono essere definite le modalità di applicazione del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Nei limiti degli stanziamenti disponibili a titolo dell'esercizio 1985 ed alle condizioni previste agli articoli 2 e 3, la Comunità concede un sostegno finanziario a progetti di infrastrutture di trasporto che corrispondono agli obiettivi e ai criteri indicati nell'allegato.

2. I progetti di cui al paragrafo 1 sono i seguenti:

Assi di transito

- Brennero-Bolzano — miglioramento della linea ferroviaria (Italia),
- Accesso stradale al tunnel del Monte Bianco — costruzione del tunnel di Chavants (Francia),

⁽¹⁾ Parere reso il 12 dicembre 1986 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Parere reso il 16 dicembre 1986 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

- Autostrada Aachen-Colonia — aumento della capacità nella regione di Colonia (Repubblica federale di Germania),
- Strada A 120 a destinazione dei porti della costa Est — costruzione della tangenziale di Braintree (Regno Unito),
- Strada Tolosa-Barcellona — miglioramento della sezione di Pensaguel-Le Vernet (Francia),
- Linea ferroviaria Bayonne-Hendaye — aumento della capacità e miglioramento della sicurezza (Francia).

Lavori nei corridoi più importanti

- Tra Paesi Bassi e Belgio — lavori di completamento dell'autostrada Bergen-op-Zoom/Anversa (Paesi Bassi e Belgio),
- Accessi ai porti della Manica ed al tunnel previsto sotto la Manica — completamento dell'autostrada M 20 tra Ashford e Maidstone (Regno Unito),
- Asse di transito in direzione ed in provenienza dalla Svezia via Selandia — elettrificazione e miglioramento della linea ferroviaria Ringstead-Rungsted (Danimarca).

Lavori destinati a migliorare l'integrazione delle regioni situate geograficamente alla periferia della Comunità

- Sulla strada principale Peloponneso-frontiera iugoslava:
 - Inofita-Schimatari (Grecia),
 - Ritsona-Thivai (Grecia),
 - Solomos-Nemea (Grecia).
- Sulla linea ferroviaria principale Atene-Salonicco-Idomeni (frontiera):
 - Sfinga-Aliartos (Grecia),
 - Tithoria-Domokos-Larissa (Grecia),
 - Salonicco-Idomeni (Grecia).
- Sulla strada principale Nord-Sud in Irlanda:
 - tangenziale di Dunleer (Irlanda).
- Sul principale asse di trasferimento nella penisola iberica:
 - Irun — Portogallo — strada N 620 (E 82) — tangenziale di Tordesillas (Spagna).
 - Oporto — frontiera spagnola IP 4 (E 801 — Paredas — Peñafiel (Portogallo)).

Altri progetti

- Porto di Ostenda — lavori connessi alla costruzione di una nuova rampa di carico per veicoli (Belgio),

— Asse del Brennero tra la Repubblica federale di Germania e l'Italia via Austria (Italia) — studi e lavori preparatori sul progetto di miglioramento.

Articolo 2

1. Il sostegno finanziario ai progetti selezionati conformemente al precedente regolamento e accordato in applicazione dello stesso non può superare il 25 % del costo totale di ciascun progetto o della fase particolare del progetto da sostenere. Può essere aumentato fino a non più del 50 % per studi effettuati in preparazione della costruzione.

2. In nessun caso i contributi complessivi di fonte comunitaria possono superare il 50 % del costo totale di un determinato progetto.

3. Un pagamento anticipato non superiore al 40 % del contributo della Comunità può essere versato al fine di accelerare l'esecuzione dei progetti.

4. Per assegnare il sostegno finanziario comunitario previsto all'articolo 1, la Commissione inizia le procedure necessarie per l'applicazione del presente regolamento, d'accordo con gli Stati membri interessati, e tenendo conto degli importi ritenuti necessari.

Articolo 3

1. Qualora un progetto che ha fruito di un sostegno finanziario non sia eseguito come previsto o qualora le condizioni previste non siano soddisfatte, il sostegno finanziario può essere ridotto o soppresso con decisione adottata dalla Commissione.

Le somme indebitamente versate sono restituite alla Comunità dal beneficiario, entro dodici mesi dalla data di notifica della predetta decisione.

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

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1986.

2. Fatti salvi i controlli effettuati dagli Stati membri conformemente alle disposizioni legislative, regolamentari e amministrative nazionali e fatto salvo l'articolo 206 bis del trattato, nonché qualsiasi controllo effettuato in base all'articolo 209, lettera c), del trattato, gli organismi competenti dello Stato membro interessato e gli agenti della Commissione, oppure altre persone da quest'ultima delegate procedono a verifiche in loco o ad indagini relative ai progetti che fruiscono del sostegno finanziario. La Commissione stabilisce i termini di esecuzione delle verifiche e ne informa preventivamente lo Stato membro, al fine di ottenere l'assistenza necessaria.

3. Tali verifiche in loco o indagini relative alle operazioni che fruiscono del sistema finanziario hanno lo scopo di accertare:

- a) la conformità delle prassi amministrative alle norme comunitarie;
- b) l'esistenza di documenti giustificativi e la loro concordanza con i progetti che fruiscono del sostegno finanziario;
- c) le condizioni di realizzazione e di verifica delle operazioni;
- d) la conformità delle realizzazioni dei progetti con le condizioni di concessione del sostegno finanziario.

4. La Commissione può sospendere il versamento del contributo relativo ad un'operazione se un controllo pone in luce irregolarità oppure una importante modifica, che non sia stata sottoposta all'approvazione della Commissione, della natura o delle condizioni dell'operazione in esame.

Articolo 4

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

Per il Consiglio

Il Presidente

G. SHAW

ALLEGATO

OBIETTIVI E CRITERI DI UNA POLITICA COMUNITARIA DI INFRASTRUTTURE NELL'AMBITO DI UN PROGRAMMA A MEDIO TERMINE

I. OBIETTIVI

Coordinamento e promozione di progetti di infrastrutture di interesse comunitario per creare nella Comunità una moderna e efficiente rete di trasporto intesa a soddisfare le esigenze reali di trasporto che si presentano a livello europeo in materia di collegamenti principali comunitari. La politica delle infrastrutture rientra nella politica comune dei trasporti e nelle azioni intese ad aumentare la coesione economica e sociale nella Comunità.

Fatta salva l'opportunità o meno di includere nel programma a medio termine i porti e gli aeroporti, le azioni della Comunità mirano ai seguenti obiettivi:

- soppressione dei punti di strozzatura;
- integrazione delle zone geograficamente prive di sbocco diretto al mare o situate alla periferia della Comunità;
- riduzione dei costi inerenti al traffico di transito in cooperazione con i paesi terzi eventualmente interessati;
- miglioramento dei collegamenti nei corridoi terrestri-marittimi;
- riassetto di collegamenti ad alto livello di servizio tra i principali centri urbani, compresi i collegamenti ferroviari a grande velocità.

II. CRITERI

La valutazione dei programmi di infrastrutture di trasporto per il sostegno comunitario a titolo del programma a medio termine, in qualsiasi forma, si basa sui criteri seguenti:

- a) interesse del progetto per la Comunità, valutato in funzione del suo contributo agli obiettivi generali e operativi menzionati al punto I. Tra i fattori che debbono essere presi in considerazione figurano:
 - il volume del traffico internazionale intracomunitario attuale o potenziale;
 - il volume, sull'asse interessato dal progetto, degli scambi tra Comunità e paesi terzi;
 - l'effettivo apporto del progetto ai fini della creazione di una rete omogenea ed equilibrata nell'ambito comunitario, che si adegui alle esigenze di trasporto esistente e future;
- b) redditività socio-economica del progetto;
- c) coerenza del progetto con le altre azioni comunitarie, nell'ambito della politica comune dei trasporti o di altre politiche della Comunità, e con altre azioni nazionali definite prioritarie nei piani e programmi nazionali di infrastrutture di trasporto.