

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

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

.....

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

Consiglio

94/981/CE:

- ★ Decisione del Consiglio, del 22 dicembre 1994, relativa alla conclusione del secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra 1

Secondo protocollo aggiuntivo, all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra 2

94/982/CE:

- ★ Decisione del Consiglio, del 22 dicembre 1994, relativa alla conclusione del secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra 5

Secondo protocollo aggiuntivo, all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra 6

Prezzo: 18 ECU

(segue)

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

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

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

Commissione	
94/983/CECA:	
★ Decisione della Commissione, del 22 dicembre 1994, relativa alla conclusione, a nome della Comunità europea del carbone e dell'acciaio, del secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra	9
94/984/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 20 dicembre 1994, relativa alle norme di polizia sanitaria e alla certificazione veterinaria per l'importazione di carni fresche di pollame provenienti da taluni paesi terzi ⁽¹⁾	11
94/985/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 85 del trattato CE (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) ⁽¹⁾	17
94/986/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, riguardante un procedimento a norma dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE (IV/34.252 — Philips-Osram) ⁽¹⁾	37
94/987/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, relativa ad un procedimento in forza dell'articolo 85 del trattato CE (IV/32.948 — IV/34.590: Tretorn ed altri) ⁽¹⁾	45
94/988/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modifica della decisione 94/24/CE che stabilisce l'elenco dei posti di ispezione frontaliere preselezionati ai fini dei controlli veterinari sui prodotti e sugli animali provenienti dai paesi terzi ⁽¹⁾ ...	54
94/989/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, che modifica la decisione 93/495/CEE della Commissione che stabilisce le condizioni particolari di importazione dei prodotti della pesca originari del Canada	64
94/990/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, che stabilisce il numero di unità Animo per l'Austria che possono beneficiare della partecipazione finanziaria della Comunità	67
94/991/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, che modifica alcuni dati dell'elenco che figura nell'allegato del regolamento (CEE) n. 55/87 che fissa l'elenco dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri, autorizzati ad usare reti a strascico a pali in determinate zone costiere della Comunità	68
94/992/CE:	
★ Decisione della Commissione, del 21 dicembre 1994, relativa a domande di restituzione di dazi antidumping riscossi sulle importazioni di alcuni tipi di lettori di dischi compact originari del Giappone (Amroh BV, PIA HIFI)	74

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II

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

CONSIGLIO

DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 22 dicembre 1994

relativa alla conclusione del secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra

(94/981/CE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 113, in combinato disposto con l'articolo 228, paragrafo 2, prima frase,

viste le conclusioni del Consiglio europeo tenutosi a Essen nei giorni 9 e 10 dicembre 1994,

vista la proposta della Commissione;

considerando che la Commissione ha negoziato, a nome della Comunità, un secondo protocollo aggiuntivo all'accordo interinale ⁽¹⁾ sugli scambi e sulle questioni commerciali e all'accordo europeo con la Repubblica di Bulgaria;

considerando che occorre approvare questo secondo protocollo aggiuntivo,

DECIDE:

Articolo 1

È approvato, a nome della Comunità europea, il secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra.

Il testo del secondo protocollo aggiuntivo è allegato alla presente decisione.

Articolo 2

Le disposizioni necessarie all'applicazione dell'articolo 3 del secondo protocollo aggiuntivo per quanto riguarda i prodotti agricoli di cui all'allegato II del trattato soggetti, nel quadro dell'organizzazione comune del mercato, a un sistema di prelievi o di dazi doganali e i prodotti di cui ai codici NC 0711 90 40, 2003 10 20 e 2003 10 30 sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 26 del regolamento (CEE) n. 804/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari ⁽²⁾, o nelle disposizioni corrispondenti degli altri regolamenti che istituiscono un'organizzazione comune dei mercati agricoli. Qualora l'applicazione dell'accordo richieda una stretta cooperazione con la Bulgaria, la Commissione può prendere le misure necessarie per garantire detta cooperazione.

Articolo 3

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a firmare il secondo protocollo aggiuntivo a nome della Comunità europea.

Il presidente del Consiglio procede alla notifica di cui all'articolo 8 del secondo protocollo aggiuntivo a nome della Comunità europea.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1994.

Per il Consiglio

Il Presidente

H. SEEHOFER

⁽¹⁾ GU n. L 323 del 23. 12. 1993, pag. 2.

⁽²⁾ GU n. L 148 del 28. 6. 1968, pag. 13. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1880/94 (GU n. L 197 del 30. 7. 1994, pag. 21).

SECONDO PROTOCOLLO AGGIUNTIVO

all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra

LA COMUNITÀ EUROPEA E LA COMUNITÀ EUROPEA DEL CARBONE E DELL'ACCIAIO, in appresso denominate «la Comunità»,

da una parte, e

LA REPUBBLICA DI BULGARIA,

dall'altra,

CONSIDERANDO che l'accordo europeo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra (in appresso denominato «accordo europeo»), firmato a Bruxelles l'8 marzo 1993, non è ancora entrato in vigore;

CONSIDERANDO che, in attesa che entri in vigore l'accordo europeo, sono state rese operative, a decorrere dal 31 dicembre 1993, le sue disposizioni sugli scambi e sulle questioni commerciali mediante l'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Repubblica di Bulgaria, dall'altra (in appresso denominato «accordo interinale»), firmato a Bruxelles l'8 marzo 1993;

CONSIDERANDO che l'accordo europeo e l'accordo interinale sono stati modificati dal protocollo aggiuntivo concluso il 21 dicembre 1993, in appresso denominato «primo protocollo aggiuntivo»;

RICONOSCENDO la vitale importanza del commercio ai fini del passaggio all'economia di mercato;

TENENDO PRESENTE che la Comunità intende allineare il calendario della Repubblica di Bulgaria per le disposizioni commerciali degli accordi europei e interinale con quello dei paesi associati di Visegrad;

TENENDO PRESENTI gli obiettivi dell'accordo europeo, in particolare quelli di cui all'articolo 1,

VISTO l'accordo interinale,

HANNO DECISO di concludere il presente protocollo e a tal fine hanno designato come plenipotenziari:

LA COMUNITÀ EUROPEA:

Dietrich von KYAW

ambasciatore

rappresentante permanente della Repubblica federale di Germania

presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti

LA REPUBBLICA DI BULGARIA:

Evgeni IVANOV

ambasciatore

capo della missione di Bulgaria presso le Comunità europee

I QUALI, dopo avere scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo 1

L'articolo 4, paragrafo 3 dell'accordo interinale e l'articolo 10, paragrafo 3 dell'accordo europeo, modificati dal primo protocollo aggiuntivo, sono sostituiti dal testo seguente:

«3. I prodotti di origine bulgara elencati nell'allegato III beneficiano di una sospensione dei dazi doganali sulle importazioni entro i limiti di contingenti o massimali tariffari annui comunitari che aumenteranno progressivamente alle condizioni specificate nell'allegato, in modo da arrivare alla completa abolizione dei dazi doganali sulle importazioni dei prodotti in questione entro la fine del secondo anno dalla data di entrata in vigore dell'accordo.

Contemporaneamente, i dazi doganali sulle importazioni da applicare una volta esauriti i contingenti oppure una volta ripristinata la riscossione dei dazi doganali per i prodotti oggetto di un massimale tariffario sono progressivamente ridotti, a decorrere dall'entrata in vigore dell'accordo, mediante riduzioni annuali del 15 % del dazio di base. I dazi residui sono aboliti entro la fine del secondo anno.»

Articolo 2

Cessano di applicarsi le note dell'allegato III dell'accordo interinale e dell'allegato III dell'accordo europeo.

Articolo 3

Il testo seguente sostituisce il paragrafo 1, lettera b) del paragrafo introduttivo inserito negli allegati XIa, XIIIa e XIIIb dell'accordo interinale e negli allegati XIa, XIIa e XIIb dell'accordo europeo dal primo protocollo aggiuntivo:

«1. b) I quantitativi in tonnellate fissati per il quarto anno non si applicano e i quantitativi fissati per il quinto anno si applicano nel quarto anno, che inizia il 1° luglio 1995.»

Articolo 4

1. Nel paragrafo introduttivo dell'articolo 2, paragrafo 1 del protocollo n. 1 sui tessili e sui capi di abbigliamento dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, modificato dal primo protocollo aggiuntivo, la parte «eliminarli al termine di un periodo di cinque anni» è sostituita da «eliminarli al termine di un periodo di quattro anni».

2. Il testo dei ultimi due trattini dell'articolo 2, paragrafo 1 del protocollo n. 1 sui tessili e sui capi di abbigliamento dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, modificato dal primo protocollo aggiuntivo, è sostituito dal testo seguente:

«all'inizio del quinto anno, sono aboliti i dazi residui».

Articolo 5

Nell'allegato I del protocollo n. 3 sui prodotti agricoli trasformati dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, il numero di anni dopo cui viene applicata l'aliquota finale del dazio, indicata nella colonna 7, passa da 4 a 3 anni per i prodotti di cui ai codici 1803, 1804 00 00 e 1805 00 00.

Nell'allegato II del protocollo n. 3 sui prodotti agricoli trasformati dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, i quantitativi in tonnellate fissati per il 1996 vengono depennati e i quantitativi in tonnellate fissati per il 1997 e per gli anni successivi si applicano a decorrere dal 1996.

Articolo 6

Nell'allegato II e nell'allegato all'appendice B del protocollo aggiuntivo all'accordo europeo sul commercio dei prodotti tessili tra la Comunità economica europea e la Repubblica di Bulgaria, sono depennati i limiti quantitativi fissati per il 1998. Nel verbale concordato n. 5, le parole «un periodo di cinque anni a decorrere dal 1° gennaio 1994» sono sostituite da «un periodo di quattro anni a decorrere dal 1° gennaio 1994».

Articolo 7

Il presente protocollo è parte integrante dell'accordo interinale e dell'accordo europeo.

Articolo 8

Il presente protocollo entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla data in cui le parti si notificano reciprocamente l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie a tal fine. Il presente protocollo si applica a decorrere dal 1° gennaio 1995.

Qualora il presente protocollo dovesse entrare in vigore dopo il 1° gennaio 1995, i dazi pagati che non sarebbero stati riscuotibili se il protocollo fosse entrato in vigore e se le sue disposizioni fossero state applicate alla data prevista saranno rimborsati per adempiere all'obbligo di non imporre i dazi in questione.

Articolo 9

Il presente protocollo è redatto in due copie nelle lingue danese, francese, greca, inglese, italiana, olandese, portoghese, spagnola, tedesca e bulgara, ciascun testo facente ugualmente fede.

Hecho en Bruselas, el treinta de diciembre de mil novecientos noventa y cuatro.

Udfærdiget i Bruxelles, den tredivte december nitten hundrede og fireoghalvfems.

Geschehen zu Brüssel am dreißigsten Dezember neunzehnhundertvierundneunzig.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις τριάντα Δεκεμβρίου χίλια εννιακόσια ενενήντα τέσσερα.

Done at Brussels on the thirtieth day of December in the year one thousand nine hundred and ninety-four.

Fait à Bruxelles, le trente décembre mil neuf cent quatre-vingt-quatorze.

Fatto a Bruxelles, addì trenta dicembre millenovecentonovantaquattro.

Gedaan te Brussel, de dertigste december negentienhonderd vierennegentig.

Feito em Bruxelas, em trinta de Dezembro de mil novecentos e noventa e quatro.

НАПРАВЕНО В БРЮКСЕЛ НА 30 ДЕКЕМВРИ 1994 ГОДИНА

Por la Comunidad Europea

For Det Europæiske Fællesskab

Für die Europäische Gemeinschaft

Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα

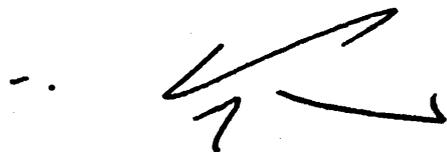
For the European Community

Pour la Communauté européenne

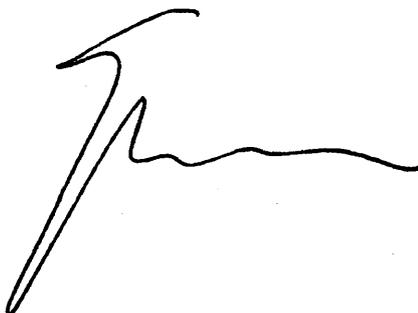
Per la Comunità europea

Voor de Europese Gemeenschap

Pela Comunidade Europeia



За Република България



DECISIONE DEL CONSIGLIO

del 22 dicembre 1994

relativa alla conclusione del secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra

(94/982/CE)

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 113, in combinato disposto con l'articolo 228, paragrafo 2, prima frase,

viste le conclusioni del Consiglio europeo tenutosi a Essen nei giorni 9 e 10 dicembre 1994,

vista la proposta della Commissione,

considerando che la Commissione ha negoziato, a nome delle Comunità, un secondo protocollo aggiuntivo all'accordo interinale ⁽¹⁾ sugli scambi e sulle questioni commerciali e all'accordo europeo con la Romania;

considerando che occorre approvare questo secondo protocollo aggiuntivo,

DECIDE:

Articolo 1

È approvato, a nome della Comunità europea, il secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra.

Il testo del secondo protocollo aggiuntivo è allegato alla presente decisione.

Articolo 2

Le disposizioni necessarie all'applicazione dell'articolo 3 del secondo protocollo aggiuntivo per quanto riguarda i prodotti agricoli di cui all'allegato II del trattato soggetti, nel quadro dell'organizzazione comune del mercato, a un sistema di prelievi o di dazi doganali e i prodotti di cui ai codici NC 0711 90 40, 2003 10 20 e 2003 10 30 sono adottate secondo la procedura prevista all'articolo 26 del regolamento (CEE) n. 804/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari ⁽²⁾, o nelle disposizioni corrispondenti degli altri regolamenti che istituiscono un'organizzazione comune dei mercati agricoli. Qualora l'applicazione dell'accordo richieda una stretta cooperazione con la Romania, la Commissione può prendere le misure necessarie per garantire detta cooperazione.

Articolo 3

Il presidente del Consiglio è autorizzato a designare la persona abilitata a firmare il secondo protocollo aggiuntivo a nome della Comunità europea.

Il presidente del Consiglio procede alla notifica di cui all'articolo 9 del secondo protocollo aggiuntivo a nome della Comunità europea.

Fatto a Bruxelles, addì 22 dicembre 1994.

Per il Consiglio

Il Presidente

H. SEEHOFER

⁽¹⁾ GU n. L 81 del 2. 4. 1993, pag. 2.

⁽²⁾ GU n. L 148 del 28. 6. 1968, pag. 13. Regolamento modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1880/94 (GU n. L 197 del 30. 7. 1994, pag. 21).

SECONDO PROTOCOLLO AGGIUNTIVO

all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra

LA COMUNITÀ EUROPEA E LA COMUNITÀ EUROPEA DEL CARBONE E DELL'ACCIAIO, in appresso denominate «la Comunità»,

da una parte, e

LA ROMANIA,

dall'altra,

CONSIDERANDO che l'accordo europeo che istituisce un'associazione tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra (in appresso denominato «accordo europeo»), firmato a Bruxelles il 1° febbraio 1993, non è ancora entrato in vigore;

CONSIDERANDO che, in attesa che entri in vigore l'accordo europeo, sono state rese operative, a decorrere dal 1° maggio 1993, le sue disposizioni sugli scambi e sulle questioni commerciali mediante l'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra (in appresso denominato «accordo interinale»), firmato a Bruxelles il 1° febbraio 1993;

CONSIDERANDO che l'accordo europeo e l'accordo interinale sono stati modificati dal protocollo aggiuntivo concluso il 21 dicembre 1993, in appresso denominato «primo protocollo aggiuntivo»;

RICONOSCENDO la vitale importanza del commercio ai fini del passaggio all'economia di mercato;

TENENDO PRESENTE che la Comunità intende allineare il calendario rumeno delle disposizioni commerciali degli accordi europeo e interinale con quello dei paesi associati di Visegrad;

TENENDO PRESENTI gli obiettivi dell'accordo europeo, in particolare quelli di cui all'articolo 1,

VISTO l'accordo interinale,

HANNO DECISO di concludere il presente protocollo e a tal fine hanno designato come plenipotenziari:

LA COMUNITÀ EUROPEA:

Dietrich von KYAW
ambasciatore
rappresentante permanente della Repubblica federale di Germania
presidente del Comitato dei rappresentanti permanenti

LA ROMANIA:

Constantin ENE
ambasciatore straordinario e plenipotenziario
capo della missione di Romania presso l'Unione europea

I QUALI, dopo avere scambiato i loro pieni poteri, riconosciuti in buona e debita forma,

HANNO CONVENUTO QUANTO SEGUE:

Articolo 1

L'articolo 4, paragrafo 3 dell'accordo interinale e l'articolo 10, paragrafo 3 dell'accordo europeo, modificati dal primo protocollo aggiuntivo, sono sostituiti dal testo seguente:

«3. I prodotti di origine bulgara elencati nell'allegato III beneficiano di una sospensione dei dazi doganali sulle importazioni entro i limiti di contingenti o massimali tariffari annui comunitari che aumenteranno progressivamente alle condizioni specificate nell'allegato, in modo da arrivare alla completa aboli-

zione dei dazi doganali sulle importazioni dei prodotti in questione entro la fine del secondo anno dalla data di entrata in vigore dell'accordo.

Contemporaneamente, i dazi doganali sulle importazioni da applicare una volta esauriti i contingenti oppure una volta ripristinata la riscossione dei dazi doganali per i prodotti oggetto di un massimale tariffario sono progressivamente ridotti, a decorrere dall'entrata in vigore dell'accordo, mediante riduzioni annuali del 15 % del dazio di base. I dazi residui sono aboliti entro la fine del secondo anno.»

Articolo 2

Cessano di applicarsi le note dell'allegato III dell'accordo interinale e dell'allegato III dell'accordo europeo.

Articolo 3

Il testo seguente sostituisce il paragrafo 1, lettera b) del paragrafo introduttivo inserito negli allegati XIa, XIIa e XIIb dell'accordo interinale e negli allegati XIa, XIIa e XIIb dell'accordo europeo dal primo protocollo aggiuntivo:

«1. b) I quantitativi in tonnellate fissati per il quarto anno non si applicano e i quantitativi fissati per il quinto anno si applicano nel quarto anno, che inizia il 1° luglio 1995.»

Articolo 4

1. Nel paragrafo introduttivo dell'articolo 2, paragrafo 1 del protocollo n. 1 sui tessili e sui capi di abbigliamento dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, modificato dal primo protocollo aggiuntivo, la parte «eliminarli al termine di un periodo di cinque anni» è sostituita da «eliminarli al termine di un periodo di quattro anni».

2. Il testo degli ultimi due trattini dell'articolo 2, paragrafo 1 del protocollo n. 1 sui tessili e sui capi di abbigliamento dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, modificato dal primo protocollo aggiuntivo, sono sostituiti dal testo seguente:

«all'inizio del quinto anno, sono aboliti i dazi residui».

Articolo 5

L'articolo 2, paragrafo 2 del protocollo n. 2 sui prodotti CECA dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, modificato dal primo protocollo aggiuntivo, è sostituito dal testo seguente:

«2. All'inizio del secondo, terzo e quarto anno dopo l'entrata in vigore dell'accordo si applicano

ulteriori riduzioni, rispettivamente al 60, al 40 e allo 0 % del dazio di base.»

Articolo 6

Nell'allegato A del protocollo n. 3 sui prodotti agricoli trasformati dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, il numero di anni dopo cui viene applicata l'aliquota finale del dazio, indicata nella colonna 7, passa da 4 a 3 anni per i prodotti di cui ai codici 1803, 1804 00 00 e 1805 00 00 e 1806 10 10 - altri.

Nell'allegato B del protocollo n. 3 sui prodotti agricoli trasformati dell'accordo interinale e dell'accordo europeo, i quantitativi in tonnellate fissati per il 1996 vengono depennati e i quantitativi in tonnellate fissati per il 1997 e per gli anni successivi si applicano a decorrere dal 1996.

Articolo 7

Nell'allegato II e nell'allegato all'appendice B del protocollo aggiuntivo all'accordo europeo sul commercio dei prodotti tessili tra la Comunità economica europea e la Romania, i limiti quantitativi fissati per il 1992 sono depennati.

Nel verbale concordato n. 5, le parole «un periodo di cinque anni a decorrere dal 1° gennaio 1994» sono sostituite da «un periodo di quattro anni a decorrere dal 1° gennaio 1994».

Articolo 8

Il presente protocollo è parte integrante dell'accordo interinale e dell'accordo europeo.

Articolo 9

Il presente protocollo entra in vigore il primo giorno del mese successivo alla data in cui le parti si notificano reciprocamente l'avvenuto espletamento delle procedure necessarie a tal fine. Il presente protocollo si applica a decorrere dal 1° gennaio 1995.

Qualora il presente protocollo dovesse entrare in vigore dopo il 1° gennaio 1995, i dazi pagati che non sarebbero stati riscuotibili se il protocollo fosse entrato in vigore e se le sue disposizioni fossero state applicate alla data prevista saranno rimborsati per adempiere all'obbligo di non imporre i dazi in questione.

Articolo 10

Il presente protocollo è redatto in due copie nelle lingue danese, francese, greca, inglese, italiana, olandese, portoghese, spagnola, tedesca e rumena, ciascun testo facente ugualmente fede.

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 dicembre 1994

relativa alla conclusione, a nome della Comunità europea del carbone e dell'acciaio, del secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra

(94/983/CECA)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, in particolare l'articolo 95, primo comma,

viste le conclusioni del Consiglio europeo tenutosi a Essen nei giorni 9 e 10 dicembre 1994,

considerando che la Commissione ha negoziato, a nome delle Comunità, un secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali con la Romania;

considerando che occorre approvare questo secondo protocollo aggiuntivo;

considerando che la conclusione del secondo protocollo aggiuntivo è necessaria per conseguire gli obiettivi della Comunità, in particolare quelli definiti agli articoli 2 e 3 del trattato che istituisce la Comunità europea del carbone e dell'acciaio;

considerando che le disposizioni del trattato non contemplano tutti i casi previsti dalla presente decisione;

previa consultazione del comitato consultivo e con il consenso unanime del Consiglio,

DECIDE:

Articolo 1

È approvato, a nome della Comunità europea del carbone e dell'acciaio, il secondo protocollo aggiuntivo all'accordo europeo tra le Comunità europee e i loro Stati membri, da una parte, e la Romania, dall'altra, e all'accordo interinale sugli scambi e sulle questioni commerciali tra la Comunità economica europea e la Comunità europea del carbone e dell'acciaio, da una parte, e la Romania, dall'altra.

Il testo del protocollo è allegato alla presente decisione ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Vedi pag. 6 della Gazzetta ufficiale.

Articolo 2

Il presidente della Commissione procede alla notifica di cui all'articolo 9 del secondo protocollo aggiuntivo a nome della Comunità europea del carbone e dell'acciaio.

Fatto a Bruxelles, il 22 dicembre 1994.

Per la Commissione

Il Presidente

Jacques DELORS

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 20 dicembre 1994

relativa alle norme di polizia sanitaria e alla certificazione veterinaria per l'importazione di carni fresche di pollame provenienti da taluni paesi terzi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(94/984/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 91/494/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, relativa alle norme di polizia sanitaria per gli scambi intracomunitari e le importazioni in provenienza dai paesi terzi di carni fresche di volatili da cortile⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 93/121/CE⁽²⁾, in particolare gli articoli 11 e 12,

considerando che la decisione 94/85/CE della Commissione⁽³⁾, modificata da ultimo dalla decisione 94/453/CE⁽⁴⁾, fissa l'elenco dei paesi terzi da cui è autorizzata l'importazione di carni fresche di pollame;

considerando che la decisione 94/438/CE della Commissione⁽⁵⁾ stabilisce i criteri generali per la classificazione dei paesi terzi in riferimento all'influenza aviaria e alla malattia di Newcastle, ai fini delle importazioni di carni fresche di pollame;

considerando che è opportuno restringere l'ambito di questa decisione alle specie avicole soggette alla direttiva 71/118/CEE del Consiglio⁽⁶⁾, come modificata da ultimo dalla direttiva 92/116/CEE⁽⁷⁾, e stabilire norme di polizia sanitaria e di certificazione veterinaria per le altre specie avicole in una decisione separata;

considerando che occorre pertanto stabilire le pertinenti norme di polizia sanitaria e di certificazione veterinaria; che esistono vari gruppi di paesi terzi con situazioni sanitarie analoghe e che è quindi opportuno predisporre certificati veterinari distinti, corrispondenti a tali situazioni;

considerando che è ora possibile, grazie alle informazioni ricevute dai paesi terzi considerati ed ai risultati delle

ispezioni eseguite dai servizi della Commissione in alcuni di questi paesi, definire due categorie di certificazione;

considerando che la situazione degli altri paesi terzi per i quali non è possibile ancora definire la certificazione è studiata attentamente al fine di verificare se soddisfano i criteri della Comunità o meno; considerando che questa decisione sarà rivista entro il 31 ottobre 1995 in riferimento all'opportunità di autorizzare o meno le importazioni da questi paesi;

considerando che la presente decisione lascia impregiudicate le misure adottate per l'importazione di carni di pollame non destinate al consumo umano;

considerando che è opportuno predisporre un certo periodo di tempo per l'attuazione del nuovo sistema di certificazione;

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli Stati membri autorizzano l'importazione di carni fresche di pollame provenienti dai paesi terzi o dalle parti di paesi terzi elencati nell'allegato I, a condizione che dette carni soddisfino i requisiti del certificato di polizia sanitaria di cui all'allegato II e siano scortate da tale certificato, debitamente compilato e firmato. Il certificato comprende la parte generale di cui all'allegato II, sezione 1, e uno dei certificati sanitari specifici di cui all'allegato II, sezione 2, a seconda del modello prescritto dall'allegato I.

Articolo 2

La presente decisione si applica a decorrere dal 1° maggio 1995.

(1) GU n. L 268 del 24. 9. 1991, pag. 35.

(2) GU n. L 340 del 31. 12. 1993, pag. 39.

(3) GU n. L 44 del 17. 2. 1994, pag. 31.

(4) GU n. L 187 del 22. 7. 1994, pag. 11.

(5) GU n. L 181 del 15. 7. 1994, pag. 35.

(6) GU n. L 55 dell'8. 3. 1971, pag. 23.

(7) GU n. L 62 del 15. 3. 1993, pag. 1.

Articolo 3

Fatto a Bruxelles, il 20 dicembre 1994.

La presente decisione sarà rivista entro il 31 ottobre 1995.

Articolo 4

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Per la Commissione

René STEICHEN

Membro della Commissione

ALLEGATO I

Paesi terzi o parti di paesi terzi autorizzati a far uso dei certificati riprodotti nell'allegato II per l'importazione nella Comunità di carni fresche di pollame

Codice ISO	Paese	Parti del territorio	Modello da utilizzare
AU	Australia		A
BR	Brasile	Gli Stati di Rio Grande do Sul e Santa Catarina	A
CA	Canada		A
CH	Svizzera		A
CL	Cile		A
CY	Cipro		A
CZ	Repubblica ceca		A
HR	Croazia	Le province di Zagrebacka, Krapinsko-Zagorska, Varazdinska, Koprivnicko-Krizevacka, Bjelovarsko-Bilogorska, Primorsko-Goranska, Virovicko-Podravska, Pozesko-Slavonska, Istarska, Medimurska, Grad Zagreb	A
HU	Ungheria		A
IL	Israele		B
NZ	Nuova Zelanda		A
PL	Polonia		A
RO	Romania		A
SK	Slovacchia		A
TH	Tailandia		B
US	Stati Uniti d'America		A

Nota: Le lettere A e B si riferiscono ai modelli di certificato riprodotti nell'allegato II, sezione 2.

ALLEGATO II

SEZIONE I

CERTIFICATO DI POLIZIA SANITARIA PER CARNI FRESCHE DI POLLAME DESTINATE AL CONSUMO UMANO ⁽¹⁾

Nota per l'importatore: Il presente certificato è ad uso esclusivamente veterinario; l'originale deve scortare la partita fino al posto d'ispezione frontaliero.

1. Speditore (nome e indirizzo completi):	2. CERTIFICATO SANITARIO N. ORIGINALE 2.1. N. del certificato di sanità
4. Destinatario (nome e indirizzo completi):	3.1. Paese d'origine: 3.2. Regione d'origine ⁽²⁾ :
8. Luogo di carico:	5. AUTORITÀ COMPETENTE: 6. AUTORITÀ COMPETENTE (LOCALE):
9.1. Mezzo di trasporto ⁽³⁾ : 9.2. Numero del sigillo ⁽⁴⁾ :	7. Indirizzo dello/degli stabilimento/i: 7.1. Macello: 7.2. Laboratorio di sezionamento ⁽⁵⁾ : 7.3. Deposito frigorifero ⁽⁵⁾ :
10.1. Stato membro di destinazione: 10.2. Destinazione finale:	11. Numero/i di riconoscimento dello/degli stabilimento/i: 11.1. Macello: 11.2. Laboratorio di sezionamento ⁽⁵⁾ : 11.3. Deposito frigorifero ⁽⁵⁾ :
12. Specie animale:	15. Quantità: 15.1. Peso netto (kg): 15.2. N. colli:
13. Natura dei pezzi:	NOTE: <i>Va fornito un certificato destinato per ogni partita di carni fresche di pollame.</i>
14. Caratteristiche della partita:	<p>⁽¹⁾ Carni fresche di pollame: tutte le parti di pollo, tacchino, faraona, anatra e oca, tenuti o allevati in cattività, adatti al consumo umano, che non hanno subito alcun trattamento di conservazione, eccetto il trattamento col freddo; le carni condizionate sotto vuoto o in atmosfera controllata devono essere scortate anch'esse da un certificato redatto secondo il presente modello.</p> <p>⁽²⁾ Da compilare soltanto qualora l'autorizzazione ad esportare verso la Comunità sia limitata a talune regioni del paese terzo interessato.</p> <p>⁽³⁾ Indicare il mezzo di trasporto e, a seconda dei casi, il numero d'immatricolazione o il nome depositato.</p> <p>⁽⁴⁾ Facoltativo.</p> <p>⁽⁵⁾ Cancellare la dicitura inutile.</p>

SEZIONE 2

Modello A

16. Attestato sanitario:

Il sottoscritto, veterinario ufficiale, certifica, conformemente alle disposizioni della direttiva 91/494/CEE, che:

- 1)⁽¹⁾, la regione⁽²⁾ è indenne dall'influenza aviaria e dalla malattia di Newcastle, conformemente alla definizione del codice zoosanitario dell'UIE;
- 2) le carni sopra descritte sono state ottenute da volatili
 - a) rimasti nel territorio⁽¹⁾, regione di⁽²⁾, dalla nascita o importati come pulcini di un giorno;
 - b) provenienti da aziende
 - che non sono state oggetto di divieti per motivi d'ordine sanitario in relazione a malattie aviarie,
 - intorno alle quali, per un raggio di 10 km, non si sono manifestati casi di influenza aviaria o di malattia di Newcastle per almeno 30 giorni;
 - c) non macellati nell'ambito di un programma di polizia sanitaria per il controllo o l'eradicazione di malattie aviarie;
 - d) vaccinati/non vaccinati⁽³⁾ contro la malattia di Newcastle con vaccini vivi durante i 30 giorni precedenti la macellazione;
 - e) che durante il viaggio verso il macello non hanno avuto contatti con pollame colpito da influenza aviaria o dalla malattia di Newcastle;
- 3) le carni sopra descritte
 - a) provengono da macelli ai quali, al momento della macellazione, non si applicavano restrizioni conseguenti all'insorgenza, sospettata o constatata, di casi di influenza aviaria o di malattia di Newcastle ed attorno ai quali, in un raggio di 10 km, non sono stati registrati casi di influenza aviaria o di malattia di Newcastle per almeno 30 giorni;
 - b) non hanno avuto contatti, in alcuna delle fasi di macellazione, sezionamento, magazzinaggio e trasporto, con carni non rispondenti ai requisiti della direttiva 91/494/CEE.

Fatto a, il

Bollo⁽⁴⁾

.....
 (firma del veterinario ufficiale)⁽⁴⁾

.....
 (nome in lettere maiuscole, qualifica e titolo)

⁽¹⁾ Nome del paese d'origine.

⁽²⁾ Da compilare soltanto qualora l'autorizzazione ad esportare verso la Comunità sia limitata a talune regioni del paese terzo interessato.

⁽³⁾ Cancellare l'indicazione non pertinente. Se il pollame è stato vaccinato nei trenta giorni precedenti la macellazione, la partita non può essere inviata verso Stati membri o regioni di Stati membri riconosciuti a norma dell'articolo 12 della direttiva 90/539/CEE (attualmente: Danimarca, Irlanda e, nel Regno Unito, Irlanda del Nord).

⁽⁴⁾ Timbro e firma di colore diverso da quello del testo a stampa.

Modello B

16. Attestato sanitario:

Il sottoscritto, veterinario ufficiale, certifica, conformemente alle disposizioni della direttiva 91/494/CEE, che:

1.⁽¹⁾, la regione⁽²⁾ è indenne dall'influenza aviaria e dalla malattia di Newcastle, conformemente alla definizione del codice zoosanitario dell'UIE;
2. le carni sopra descritte sono state ottenute da volatili
 - a) rimasti nel territorio⁽¹⁾, regione di⁽²⁾, dalla nascita o importati come pulcini di un giorno;
 - b) provenienti da aziende
 - che non sono state oggetto di divieti per motivi d'ordine sanitario in relazione a malattie aviarie,
 - intorno alle quali, per un raggio di 10 km, non si sono manifestati casi di influenza aviaria o di malattia di Newcastle per almeno 30 giorni;
 - c) non macellati nell'ambito di un programma di polizia sanitaria per il controllo o l'eradicazione di malattie aviarie;
 - d) vaccinati/non vaccinati⁽³⁾ contro la malattia di Newcastle con vaccini vivi durante i 30 giorni precedenti la macellazione;
 - e) che durante il viaggio verso il macello non hanno avuto contatti con pollame colpito da influenza aviaria o dalla malattia di Newcastle;
3. i volatili del branco destinato alla macellazione commerciale dai quali sono state ottenute le carni
 - a) non sono stati vaccinati con vaccini preparati utilizzando un «ceppo madre» (Master Seed) del virus della malattia di Newcastle con patogenicità maggiore di quella dei ceppi lentogeni del medesimo virus;
 - b) al momento della macellazione sono stati sottoposti, sulla base di un campionamento casuale di tamponi cloacali di almeno 60 capi di ciascun branco interessato, ad una prova di isolamento del virus della malattia di Newcastle effettuata in un laboratorio ufficiale, nel corso della quale non è stato riscontrato alcun paramixovirus di ceppo aviare con un indice di patogenicità intracerebrale (ICPI) superiore a 0,4; e
 - c) durante il periodo di 30 giorni precedenti la macellazione non sono venuti in contatto con volatili che non soddisfano le condizioni di cui alle lettere a) e b);
4. le carni sopra descritte
 - a) provengono da macelli ai quali, al momento della macellazione, non si applicavano restrizioni conseguenti all'insorgenza, sospettata o constatata, di casi di influenza aviaria o di malattia di Newcastle ed attorno ai quali, in un raggio di 10 km, non sono stati registrati casi di influenza aviaria o di malattia di Newcastle per almeno 30 giorni;
 - b) non hanno avuto contatti, in alcuna delle fasi di macellazione, sezionamento, magazzinaggio e trasporto, con carni non rispondenti ai requisiti della direttiva 91/494/CEE.

Fatto a, il

Bollo ⁽⁴⁾

(firma del veterinario ufficiale) ⁽⁴⁾

(nome in lettere maiuscole, qualifica e titolo)

⁽¹⁾ Nome del paese d'origine.

⁽²⁾ Da compilare soltanto qualora l'autorizzazione ad esportare verso la Comunità sia limitata a talune regioni del paese terzo interessato.

⁽³⁾ Cancellare l'indicazione non pertinente. Se il pollame è stato vaccinato nei trenta giorni precedenti la macellazione, la partita non può essere inviata verso Stati membri o regioni di Stati membri riconosciuti a norma dell'articolo 12 della direttiva 90/539/CEE (attualmente: Danimarca, Irlanda e, nel Regno Unito, Irlanda del Nord).

⁽⁴⁾ Timbro e firma di colore diverso da quello del testo a stampa.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 85 del trattato CE

(IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference)

(I testi in lingua italiana, danese, francese, inglese, olandese e tedesca sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(94/985/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

I FATTI

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

I. La denuncia

visto il regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio, del 19 luglio 1968, relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili⁽¹⁾, modificato da ultimo dall'atto di adesione della Grecia, in particolare gli articoli 2, 5 e 11, paragrafo 1,

visto il 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⁽²⁾, in particolare gli articoli 3 e 11, paragrafo 1,

vista la denuncia presentata ai sensi dell'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1017/68,

vista la decisione della Commissione del 18 dicembre 1992 di avviare la procedura nel presente caso,

dopo aver fornito alle imprese interessate la possibilità di manifestare il proprio punto di vista in merito agli addebiti contestati dalla Commissione e di presentare eventuali altre osservazioni conformemente all'articolo 26, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 1017/68 e alle disposizioni del regolamento (CEE) n. 1630/69 della Commissione, dell'8 agosto 1969, relativo alle audizioni previste dall'articolo 26, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CEE) n. 1017/68 del Consiglio del 19 luglio 1968⁽³⁾,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e di posizione dominante nel settore dei trasporti in data 23 novembre 1994,

considerando quanto segue:

- (1) Il 28 aprile 1989 la Commissione ha ricevuto, da parte del Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), del Deutscher Industrie- und Handelstag (DIHT) e del Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandels (BDGA), organizzazioni cui fa capo il Deutsche Seeverladerkomitee (DSVK o Comitato dei caricatori tedeschi) una denuncia concernente talune attività di fissazione collettiva dei prezzi dei membri della Far Eastern Freight Conference (FEFC) in relazione al trasporto multimodale. L'allegato contiene un elenco dei membri della FEFC. (La Commissione è stata informata in data 21 novembre 1994 che il Lloyd Triestino e Croatia Line hanno cessato di essere membri del FEFC rispettivamente il 31 gennaio 1994 ed il 28 maggio 1994).
- (2) I ricorrenti hanno elencato i seguenti cinque elementi che compongono un servizio di trasporto da porta a porta o multimodale:
 - a) trasporto terrestre al porto,
 - b) movimentazione del carico nel porto (trasferimento dal modo di trasporto terrestre alla nave),
 - c) trasporto marittimo (trasporto marittimo da un porto all'altro),
 - d) movimentazione del carico nel porto di destinazione (trasferimento dalla nave al modo di trasporto terrestre),
 - e) trasporto terrestre dal porto di destinazione al luogo di destinazione finale.
- (3) BDI/DSVK hanno sostenuto che l'esenzione per categoria a favore delle conferenze marittime prevista dall'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 riguarda soltanto il terzo di questi cinque elementi, ovvero il trasporto marittimo, ma che i membri della FEFC hanno convenuto di applicare prezzi di cartello non soltanto al trasporto marittimo in quanto tale, ma anche alle operazioni di trasporto terrestre e di movimentazione del carico.

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

⁽²⁾ GU n. L 378 del 31. 12. 1986, pag. 4.

⁽³⁾ GU n. L 209 del 21. 8. 1969, pag. 11.

- (4) I ricorrenti hanno osservato che in considerazione del fatto che il regolamento (CEE) n. 4056/86 riguarda «i trasporti marittimi internazionali da o verso uno o più porti comunitari, esclusi i servizi di trasporto con navi da carico non regolari» [articolo 1, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 4056/86], il campo di applicazione dell'esenzione per categoria prevista dall'articolo 3 del regolamento non può essere più ampio del campo di applicazione del regolamento stesso. A loro avviso la legislazione applicabile è il regolamento (CEE) n. 1017/68 il cui articolo 2 vieta le pratiche restrittive, ivi compresa la fissazione di prezzi, e non prevede l'esenzione per il tipo di attività di fissazione di prezzi effettuate dai membri della FEFC relativamente al trasporto terrestre.
- (5) I ricorrenti hanno richiesto alla Commissione di adottare le misure appropriate per porre termine alle attività di fissazione di prezzi da parte della FEFC riguardanti la prestazione di servizi di trasporto interno.

II. Le parti

- (6) Le parti destinatarie della presente decisione sono membri di una o più delle varie conferenze marittime raggruppate nella Far Eastern Freight Conference. Esse prestano servizi di trasporto marittimo nel seguente ambito geografico:

Verso Est

Da porti situati nel Regno Unito, in Irlanda, Norvegia, Svezia, Finlandia, Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Francia (Manica e costa atlantica), Islanda e Polonia verso porti situati in Malaysia, Singapore, Thailandia, Hong Kong, Giappone, Taiwan, Corea del Nord, Corea del Sud, Cina (con trasbordo), Macao, Indonesia (con trasbordo), Cambogia, Vietnam, Laos, Myanmar, Brunei e le Filippine.

Verso Ovest

Da porti situati in Malaysia, Singapore, Thailandia, Hong Kong, Giappone, Taiwan, Corea del Sud, Corea del Nord, Cina (con trasbordo), Macao, Indonesia (con trasbordo), Cambogia, Vietnam, Laos, Myanmar, Brunei e le Filippine verso porti situati in Europa, i porti del Mar Nero (diversi da porti della CSI), tutti i porti non europei sul Mar Mediterraneo (diversi dai porti di Israele) e i porti del Marocco sulla costa atlantica.

III. I servizi di cui trattasi

i) Servizi e mercato geografico

- (7) I servizi offerti dai membri della FEFC sono i seguenti:
- a) servizi di trasporto marittimo,

- b) servizi di movimentazione del carico nel porto, e
- c) servizi di trasporto terrestre.
- (8) Il terzo di questi tre servizi è, in linea di massima, facoltativo: i caricatori possono scegliere se utilizzare i servizi di trasporto terrestre offerti da membri dell'FEFC («carrier haulage») oppure quelli offerti da trasportatori terrestri o da spedizionieri («merchant haulage»).
- (9) La presente decisione non contesta il fatto che i membri della FEFC siano autorizzati, a norma dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 ad applicare tassi di nolo comuni o uniformi alla prestazione di servizi di trasporto marittimo di linea né esamina la questione se gli accordi di fissazione dei prezzi concernenti i servizi di movimentazione del carico nel porto rientrino nel campo di applicazione dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86.
- (10) Ai fini della presente decisione i servizi di cui trattasi sono i servizi di trasporto terrestre forniti entro il territorio della Comunità europea a caricatori nel quadro di un'operazione di trasporto multimodale l'inoltro di carichi containerizzati tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente da società di navigazione alla FEFC.
- (11) Ai fini della presente decisione, il mercato geografico per l'offerta dei servizi in causa è quello in cui il trasporto terrestre di container è effettuato da o per conto dei membri della FEFC tra porti operativi situati nei paesi elencati al paragrafo 6 e località dell'entroterra servite da detti porti.
- ii) *La prestazione di servizi di trasporto terrestre da parte di armatori*
- (12) Per lungo tempo ai caricatori è stato offerto un trasporto su base unimodale, vale a dire che di solito gli operatori dei trasporti fornivano un solo modo di trasporto. Tutti i costi delle operazioni precedenti l'imbarco delle merci erano a carico dei caricatori e dai contratti di servizi di trasporto marittimo in genere erano esclusi i servizi di trasporto terrestre.
- (13) Pertanto, di regola, gli armatori provvedevano al segmento iniziale terrestre di una spedizione (ossia la consegna sottobordo) organizzando essi stessi il trasporto stradale o ferroviario oppure avvalendosi di spedizionieri. Altrettanto faceva il caricatore oppure il destinatario nel paese di destinazione.
- (14) La containerizzazione degli anni '60 (ed altre forme di unitizzazione) ha rivoluzionato la movimentazione delle merci. L'utilizzazione di container ha permesso un agevole trasferimento da un modo di trasporto ad un altro facilitando così le operazioni

di carico e scarico. Ciò ha incoraggiato le società di navigazione di linea ad interessarsi ad altri modi di trasporto e a cominciare ad offrire servizi da porta a porta, fornendo servizi terrestri oltre a quelli marittimi. Tale rivoluzione dei trasporti complicava però la questione dell'attribuzione della responsabilità giacché il danno al carico era spesso scoperto soltanto dopo l'apertura del container nel luogo di destinazione. Ciò ha indotto i caricatori a propendere per il trasporto da porta a porta effettuato da un operatore di trasporto multimodale, quale una società di navigazione, poiché in tal modo si risolveva la questione della responsabilità.

- (15) A prescindere dall'unitizzazione del carico e dal conseguente sviluppo di attrezzature specializzate, una delle principali caratteristiche del trasporto multimodale è l'emissione di un'unica polizza di carico cumulativa che copre il trasporto da porta a porta. Questo documento contiene le condizioni del contratto stipulato tra il caricatore e il trasportatore, stabilisce le precise responsabilità delle parti e indica chiaramente i costi di trasporto totale.
- (16) La rivoluzione in materia di movimentazione dei carichi ha inciso su tutti i modi di trasporto, in particolare sul trasporto marittimo effettuato da società di navigazione di linea. Essa ha inciso non solo sui caricatori e sugli armatori ma anche sugli intermediari tra cui gli spedizionieri i quali, da quando si è ampiamente diffuso il trasporto multimodale, si trovano ora in concorrenza diretta con le compagnie di navigazione per quanto concerne l'organizzazione, in tutto o in parte, di un servizio di trasporto multimodale. Il trasporto terrestre effettuato da o per conto delle compagnie di navigazione è noto sotto il nome di «carrier haulage», mentre quello organizzato da caricatori o da spedizionieri operanti per conto di caricatori è denominato «merchant haulage».
- (17) I caricatori possono scegliere tra carrier haulage e merchant haulage. Questa libertà di scelta è stata descritta nei seguenti termini nella relazione degli esperti preparata per la FEFC e presentata alla Commissione nell'ambito della procedura amministrativa relativa al caso specifico ⁽¹⁾:

«4.41 Libertà di scelta: benché spesso si preferisca scegliere il carrier haulage, la possibilità di avvalersi del merchant haulage presenta vari aspetti assai importanti, molti dei quali risalgono alla fase iniziale della containerizzazione.

4.42 Innanzitutto, all'epoca in cui hanno cominciato ad offrire servizi di trasporto cumu-

lativo alla fine degli anni '60 e all'inizio degli anni '70, le conferenze trasportavano la maggior parte dei carichi di linea sulle loro rispettive rotte ed erano in posizione dominante. Era importante che i caricatori non avessero l'impressione di essere chiamati a concorrere a servizi che abusavano di questa posizione. Inoltre, laddove le conferenze penetravano in nuovi campi commerciali, ad esempio quello del trasporto terrestre, era importante che il servizio fosse offerto a condizioni tali da attrarre clienti e da espandere l'idea di servizi di distribuzione integrati. Ciò significava anche offrire noli di carrier haulage ragionevoli. Però non bastava ed era importante che i caricatori mantenessero l'opzione di continuare ad operare come prima e organizzassero, se volevano, il loro proprio merchant haulage.

4.43 Un secondo punto importante riguarda i costi in valuta estera. Tutti gli importatori di merci sostengono costi in valuta estera per gli acquisti effettuati all'estero, compresi i costi per il trasporto marittimo. Tuttavia, in base al sistema convenzionale, i costi per il trasporto terrestre locale erano pagati in valuta nazionale. Era pertanto logico supporre che i commercianti e i governi nazionali si sarebbero opposti ad un sistema che per il fatto di includere i trasporti locali in un sistema di tariffe unificato avrebbe comportato il pagamento in valuta estera dei costi di trasporto terrestre. Una tariffa terrestre distinta permette la fatturazione e il pagamento in valuta locale dei segmenti d'importazione senza conseguenze sugli aspetti materiali e commerciali del trasporto cumulativo e della polizza di carico cumulativa.

4.44 Un terzo aspetto riguarda la posizione degli acquirenti fob. Alcuni importatori di solito molto grandi e potenti, preferiscono designare i propri trasportatori oceanici, in generale società di navigazione nazionali del loro paese. Nel designare il trasportatore incaricato del segmento marittimo di un trasporto cumulativo, essi incidono sul segmento terrestre nel loro proprio paese. Di solito non sono interessati al modo in cui l'esportatore trasporta le merci al porto d'uscita del paese di esportazione, ma gli lasciano la facoltà di decidere se provvedere al trasporto da sé mediante merchant haulage oppure se avvalersi di un operatore di trasporti cumulativi per effettuarlo mediante carrier haulage. Gli acquisti fob sono neutrali quanto alla scelta tra carrier haulage e merchant haulage ad un capo e all'altro del percorso, ma occorrono tariffe terrestri distinte per permettere tale opzione.»

⁽¹⁾ Documento intitolato Conference Rate Making Authority in the Inland Sector, relazione preparata per la Far Eastern Freight Conference, S. Gilman & M. Graham, luglio 1990.

(18) Uno degli obblighi ai quali è subordinata l'esenzione per categoria per le conferenze marittime di linea prevede che i caricatori abbiano libertà di

scelta per quanto concerne chi effettua il loro trasporto terrestre. Tale obbligo è sancito dall'articolo 5, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 che stabilisce quanto segue:

«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.»

- (19) Se un caricatore opta per il carrier haulage, il trasporto del container dal punto di origine a sottobordo, di norma non viene materialmente effettuato dalla compagnia di navigazione in questione né da una sua associata. Benché la compagnia di navigazione provveda a programmare e a stabilire il percorso terrestre del container, il servizio di trasporto in quanto tale è quasi sempre subappaltato dall'armatore ad un operatore di trasporto stradale o ferroviario indipendente. Alcune compagnie marittime hanno anche costituito affiliate di trasporto terrestre.
- (20) Nel caso della FEFC, il prezzo pagato dal caricatore per l'inoltro terrestre non è quello negoziato tra la società di navigazione e l'impresa di trasporto terrestre cui ha subappaltato il compito, ma il tasso di nolo che appare nella tariffa terrestre della conferenza. Tale tariffa tiene inoltre conto degli oneri per altre attività terrestri svolte per il caricatore da o per conto dei membri della FEFC. Di regola i tassi di nolo per il trasporto terrestre sono calcolati nella moneta del paese in cui ha luogo il trasporto terrestre e non in dollari USA, moneta più correntemente utilizzata per il calcolo dei noli marittimi.
- (21) Il merchant haulage, d'altro canto, è effettuato in vari modi diversi. Se non effettua direttamente il trasporto terrestre, consegnando il contenitore ad un operatore portuale per caricarlo a bordo, espletando le pratiche e negoziando direttamente con la compagnia di navigazione il segmento marittimo, il caricatore può avvalersi dei servizi di uno spedizioniere, di un trasportatore stradale o di una società ferroviaria.
- (22) Gli spedizionieri offrono una gamma di servizi che va dalla preparazione della documentazione e dalla prenotazione dello spazio sulle navi fino ad operazioni spettanti a veri e propri operatori di trasporto multimodale non operanti navi (NVO-MTO). In questo caso gli spedizionieri offrono gli stessi servizi delle società di navigazione di linea che offrono servizi multimodali, ma invece di operare navi, affittano slots da trasportatori operanti navi.
- (23) L'intensificarsi della concorrenza tra spedizionieri e società di navigazione in seguito all'avvento alla containerizzazione è diventata una caratteristica saliente del settore, determinata, in gran parte, dall'esistenza di un eccesso di capacità che le società di navigazione sono state disposte a cedere agli spedizionieri a vantaggiosi tassi di nolo.
- (24) Gli spedizionieri possono operare essi stessi servizi di trasporto terrestre, oppure, subappaltare questi servizi allo stesso modo degli operatori di trasporto multimodale operanti navi. Gli spedizionieri svolgono un ruolo particolarmente importante rispetto al consolidamento e al trasporto di carichi più piccoli (meno di un container) in carichi della capacità di un container intero.
- (25) Nella loro risposta alla comunicazione degli addebiti e nel corso dell'audizione, le parti hanno sostenuto che il prodotto offerto dalle società di navigazione membri della FEFC non è un prodotto di trasporto terrestre, bensì un prodotto di trasporto da porto a porto o, più frequentemente, di trasporto cumulativo. In particolare le parti hanno precisato che esse non offrono servizi di trasporto terrestre a meno che non forniscano anche servizi di trasporto marittimo e servizi di movimentazione terminale.
- (26) È chiaro che ai fini del trasporto da porta a porta o trasporto cumulativo, i caricatori sono liberi di scegliere se avvalersi del «merchant haulage» oppure del carrier haulage (vedi punti 17-20). Nell'effettuare tale scelta essi terranno conto di una serie di fattori, tra cui il prezzo. Come indicato sopra, il prezzo del «carrier haulage» è sempre quotato nella tariffa separatamente dal prezzo degli altri servizi ed è in ogni caso espresso in un'altra valuta. Tuttavia, tenuto conto delle loro caratteristiche materiali e tecniche, i due tipi di trasporto sono funzionalmente intercambiabili.
- (27) Per il caricatore è quindi irrilevante il fatto che le società di navigazione forniscano anche servizi di carrier haulage che non rientrano nel quadro di un servizio di trasporto multimodale cumulativo, ma sceglie tra due prodotti che considera sostituibili. In questi termini le società di navigazione membri della FEFC forniscono ai caricatori un prodotto di trasporto terrestre.
- (28) Quest'analisi è corroborata dal fatto che le parti hanno messo in rilievo la natura concorrenziale dei prezzi di carrier haulage e di merchant haulage. Secondo la FEFC ⁽¹⁾ circa il 70 % dei caricatori che si servono di membri della FEFC per il trasporto marittimo di container utilizzano il carrier haulage,

⁽¹⁾ Risposta alla comunicazione degli addebiti, 31. 3. 1993, pag. 104.

benché questa percentuale vari nel tempo e da un paese all'altro. Al paragrafo 6.04 della loro relazione Gilman & Graham affermano che:

«Il carrier haulage offerto dalle società di navigazione conferenziate deve rimanere alquanto concorrenziale sia in termini di qualità del servizio che di prezzo del servizio rispetto alle società di navigazione indipendenti e al merchant haulage.»

(29) Ciò indica che le vendite di un tipo di trasporto sono molto sensibili ai cambiamenti di prezzo dell'altro il che conferma che è probabilmente elevata anche la sostituibilità della relativa domanda. Le parti hanno sostenuto che per effetto di questa pressione da parte del merchant haulage, i noli di trasporto terrestre concordati nel quadro della FEFC tendono ad essere quelli del membro più efficiente.

iii) *Condizioni di concorrenza nella fornitura di servizi di trasporto terrestre*

(30) La tariffa FEFC per i servizi di trasporto marittimo stabilisce noli diversi per prodotti diversi in base al valore del carico, benché la gamma di tariffe sia notevolmente più ristretta della gamma di valori delle merci. In altri termini, i noli per i carichi di valore maggiore sono generalmente più elevati di quelli per i carichi di valore minore. Invece i noli terrestri non sono quotati per prodotto e non variano in funzione del valore del contenuto del container, benché si rilevino variazioni a seconda che si utilizzi un container di venti piedi (TEU) oppure un container di quaranta piedi (FEU).

(31) Ad eccezione di una esenzione per taluni accordi tra piccole e medie imprese di trasporto, ai sensi del regolamento (CEE) n. 1017/68 non è stata concessa nessuna esenzione per categoria per la fissazione dei prezzi da parte di vettori terrestri. Inoltre per motivi di concorrenza non è stato possibile mantenere in vigore noli differenziati o discriminatori in quei pochi casi in cui erano stati imposti, ad esempio un regolamento nazionale di noli ferroviari, poiché la concorrenza da parte del trasporto stradale ne ha imposto l'abbandono.

iv) *Le attività terrestri dei membri della FEFC*

(32) A prescindere dalla fissazione collettiva di prezzi e condizioni per il «carrier haulage», la FEFC non organizza né direttamente né indirettamente attività di trasporto terrestre. Le compagnie di navigazione membri della FEFC negoziano su base individuale i termini e le condizioni per l'acquisto di trasporto terrestre. Finora soltanto pochi membri della FEFC hanno investito e posseggono infrastrutture di trasporto terrestre (depositi) oppure attrezzature (trattori); i casi più noti sono i depositi terrestri di P & O nel Regno Unito e le varie

società di trasporto stradale di proprietà di un vettore (Nedlloyd, Maersk). Tuttavia molte società di navigazione conferenziate nella FEFC ora hanno effettuato ingenti investimenti in container e sistemi di controllo logistico, che sono utilizzati oltre che per i servizi di trasporto marittimo da esse offerti anche per i servizi di trasporto terrestre.

(33) Secondo la FEFC ⁽¹⁾ la sua quota di traffico regolare sulle rotte comprese nel suo ambito geografico nel 1992 è stata quasi del 58%. Sempre secondo la FEFC circa il 70% di tale quota (vale a dire il 38,5% dell'intero traffico) nel 1993 è stato trasportato per via terrestre mediante «carrier haulage». Nel 1991 le compagnie marittime membri della FEFC hanno trasportato per carrier haulage nell'Europa settentrionale circa 1 015 208 TEU ossia, all'incirca, 9 276 653 t di cui l'89% circa interamente o in parte nel territorio della CE.

(34) La Commissione ha analizzato i dati forniti da dieci dei principali membri della FEFC ⁽²⁾ al fine di valutare l'incidenza delle operazioni di trasporto terrestre rispetto ai costi complessivi dei servizi di trasporto multimodale. La tabella seguente indica la percentuale media della struttura dei costi sui traffici tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente:

Mare	36,5 %
Terra	18,6 %
Terminale	27,1 %
Vendite	13,9 %
Altri	3,9 %

(35) Per le dieci compagnie di navigazione di cui sono stati analizzati i dati, il costo complessivo dei servizi di trasporto terrestre forniti nel 1992 è ammontato a circa 477 200 000 ECU (ai tassi di cambio in vigore nel mese di agosto 1994).

(36) Oltre ai costi diretti di trasporto terrestre, la cifra per i costi di trasporto terrestre di cui sopra comprende i costi capitale dei container a terra (circa il 60% di tutti i container) nonché i costi di gestione di detti container a terra e i costi dei depositi per i container. I costi diretti di trasporto terrestre probabilmente corrispondono all'8% circa dei costi totali.

(37) Una parte dei costi corrispondenti alle voci terminali, vendite e altri dovrebbe anche essere imputata al costo della prestazione di servizi di trasporto terrestre, poiché, ad esempio, i costi per i terminali comprendono il costo dello spostamento dei container da un porto all'altro. Inoltre i costi relativi alle vendite includono il costo della vendita di servizi di carrier haulage, mentre i costi amministrativi sono compresi nella voce altri costi.

⁽¹⁾ Risposta alla comunicazione degli addebiti, pag. 38 e 105.

⁽²⁾ CGM, Hapag-Lloyd, K Line, Lloyd-Triestino, Maersk, MISC, Mitsui, NYK, OOCL, P & O.

IV. L'accordo

- (38) The Far Eastern Freight Conference è la denominazione data ad una serie di conferenze associate di società di navigazione ⁽¹⁾ di linea avente un segretariato nel Regno Unito e uffici regionali ad Hong Kong, in Corea, a Singapore, a Parigi e a Rotterdam.
- (39) Le società di navigazione che sono membri della FEFC hanno concordato una tariffa comune oltre ad altre questioni tra cui le condizioni per l'ingresso di nuovi membri. La tariffa attuale della FEFC è contenuta in un documento intitolato NT 90, in vigore dal 1° gennaio 1990, il quale stabilisce le condizioni e i termini generali di trasporto, inclusi i termini di pagamento.
- (40) Il documento NT 90 fissa i tassi per i servizi offerti dai membri della FEFC, inclusi i noli per il trasporto marittimo, il trasporto terrestre, la movimentazione terminale ed altri oneri. In alcuni casi non viene specificato il tasso, ma è previsto che i membri non applichino tassi inferiori al costo sostenuto nel prestare il servizio.
- (41) La fissazione di un prezzo collettivo, la tariffa, per i servizi di trasporto marittimo, è stata estesa dalla FEFC in generale ai prezzi del trasporto terrestre, all'inizio della containerizzazione, ossia nel 1971. La NT 90 rispecchia tale situazione suddividendo la tariffa in cinque parti due delle quali riguardano le componenti di trasporto terrestre di un'operazione di trasporto da porta a porta (vale a dire il trasporto terrestre nei paesi di origine e di destinazione).

VALUTAZIONE GIURIDICA

I. Articolo 85, paragrafo 1

- (42) Le compagnie di navigazione di linea membri della FEFC sono imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato. L'attività di fissazione dei prezzi per i servizi di trasporto terrestre forniti all'interno del territorio della Comunità a caricatori congiuntamente ad altri servizi e nel quadro di operazioni di trasporto multimodale per l'inoltro di carichi containerizzati tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente ⁽²⁾ da parte delle compagnie di navigazione membri della FEFC (servizi di carrier haulage), come definite nella NT 90, costituiscono

un accordo tra imprese ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato.

i) *Restrizione, impedimento o distorsione della concorrenza*

- (43) Gli accordi consistenti nel fissare direttamente o indirettamente i prezzi di vendita ovvero altre condizioni di transazione sono specificamente definiti come una restrizione della concorrenza ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 1, lettera a). La Corte di giustizia europea in materia di concorrenza dei prezzi ha sostenuto che:

«... la funzione della concorrenza a livello prezzi è quella di mantenere i prezzi al livello più basso possibile e di incoraggiare le correnti di scambio tra Stati membri permettendo in tal modo la distribuzione più efficiente delle attività sotto il profilo produttività e capacità delle imprese di adattarsi ai cambiamenti.» ⁽³⁾

- (44) È superfluo prendere in considerazione gli effetti concreti di un accordo, ove risulti che esso ha per oggetto di restringere, impedire o falsare il gioco della concorrenza ⁽⁴⁾.
- (45) Nella fattispecie, è molto probabile che la restrizione della concorrenza tra i membri della FEFC per quanto riguarda i prezzi applicabili al segmento terrestre di un'operazione di trasporto multimodale sia sensibile considerato il numero molto elevato di container e i relativi costi (vedi considerandi 33-37).

ii) *Effetto sul traffico tra Stati membri*

- (46) Secondo la giurisprudenza della Corte, sussiste la prova di un effetto sul traffico tra Stati membri ogni qualvolta sia possibile prevedere con un grado sufficiente di probabilità, in base ad una serie di fattori obiettivi di diritto o di fatto, che l'accordo o la pratica concordata in questione possano avere un'influenza diretta o indiretta, effettiva o potenziale, sulla struttura degli scambi di merci o servizi tra Stati membri ⁽⁵⁾.

⁽³⁾ ICI-Dyestuffs, causa 48/69, CGCE, 14 luglio 1972, Rac. 1972, pag. 619 e 660.

⁽⁴⁾ Consten/Grundig, Cause riunite 56 e 58/64 Rac. 1966, pag. 299 e 342. Zinc Producer Group, decisione 84/405/CEE della Commissione, GU n. L 220 del 17. 8. 1984, pag. 27 e «in definitiva, per l'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1, è sufficiente che con la restrizione della concorrenza si sia voluto perseguire un determinato scopo. Non è quindi necessario che tale scopo venga in tutto o in parte effettivamente conseguito, ossia che la restrizione della concorrenza produca gli effetti voluti.»

⁽⁵⁾ Grundig/Consten, luc cit. pag. 299 e 341.

⁽¹⁾ Far Eastern Freight Conference, Europe/Japan & Japan/Europe Freight Conference, Hong Kong/Europe Freight Conference, Philippines/Europe Conference, Sabah, Brunei & Sarawak Freight Conference.

⁽²⁾ L'ambito di detti servizi è illustrato al punto 6 della presente decisione.

- (47) La Commissione ritiene che l'accordo tra i membri della FEFC relativo alla fissazione dei prezzi per i servizi di carrier haulage possa incidere ed abbia inciso in misura sensibile sul traffico tra Stati membri nei seguenti modi. Detti servizi spesso riguardano il trasporto di merci tra Stati membri.
- (48) L'accordo, cui aderiscono società di navigazione operanti in vari Stati membri limita la concorrenza tra dette società per quanto riguarda il prezzo al quale ciascuna di esse offre servizi di trasporto parzialmente effettuati per via terrestre. L'eliminazione o la diminuzione della concorrenza a livello prezzi per quanto riguarda i servizi di trasporto terrestre tra dette imprese riduce in misura considerevole i vantaggi di cui potrebbe beneficiare la più efficiente di esse.
- (49) Ciò incide sul numero di operazioni di trasporto multimodale che ciascuna società di navigazione effettuerebbe in mancanza dell'accordo. Tale restrizione della concorrenza tra armatori operanti in vari Stati membri pertanto influenza ed altera i flussi di traffico nei servizi di trasporto all'interno della Comunità, che si configurerebbero diversamente in mancanza dell'accordo.
- (50) Questi cambiamenti delle condizioni normali di concorrenza, le quali assicurano alle imprese più efficienti di conquistare maggiori quote di mercato, possono anche incidere sulla concorrenza tra porti di vari Stati membri, aumentando o riducendo in maniera artificiosa il volume di carico che passa attraverso di essi ⁽¹⁾ nonché le quote di mercato delle società di navigazione operanti in detti porti.
- (51) Il sistema di equiparazione dei porti può aumentare o diminuire i flussi di carico di taluni porti. In base a tale sistema i noli di carrier haulage si basano sul trasporto al porto più vicino approvato a livello di conferenza a prescindere dal porto effettivo di carico o scarico. Questo sistema può modificare la capacità disponibile nei singoli porti il che a sua volta può provocare sviamenti di traffico tra punti in Europa e porti dell'Europa settentrionale da alcuni porti ad altri e in tal modo incidere sul traffico tra Stati membri.
- (52) L'effetto sull'offerta dei servizi di carrier haulage, quale descritto nei precedenti paragrafi, pertanto può ripercuotersi sull'offerta di servizi complementari all'offerta di servizi di trasporto marittimo e di «carrier haulage». Tali servizi comprendono servizi portuali e di stivaggio. L'effetto su tali servizi deriverà principalmente dall'alterazione del flusso dei servizi di trasporto tra Stati membri.
- (53) La Commissione ritiene pertanto che l'accordo incide sugli scambi tra Stati membri per quanto riguarda l'offerta di servizi di carrier haulage e di servizi complementari all'offerta di servizi di carrier haulage. È probabile che tale effetto sia sensibile considerato il numero molto elevato di container in causa.
- (54) Un accordo, quale l'accordo dei membri della FEFC sui prezzi di trasporto terrestre, che produce effetti sul costo di esportazione in altri paesi di merci prodotte nell'ambito della Comunità può incidere sugli scambi di dette merci nella Comunità. Tale effetto deriva dal fatto che i produttori tendono a trovare mercati alternativi per i quali il costo di trasporto delle loro merci sia inferiore. Detti mercati alternativi comprendono il mercato nazionale del fabbricante nonché altri paesi comunitari ⁽²⁾.
- (55) La Commissione ritiene pertanto che le attività di fissazione dei prezzi da parte dei membri della FEFC per il trasporto terrestre ha un effetto sugli scambi di merci tra Stati membri.

II. Il regolamento procedurale appropriato

- (56) La FEFC ha sostenuto che tutte le sue attività di fissazione dei prezzi, incluse quelle riguardanti i servizi di trasporto terrestre, sono disciplinate dall'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86, che concede un'esenzione per categoria alle conferenze marittime. Per i motivi indicati nella presente decisione, la Commissione non ritiene che il regolamento da applicare all'esame della denuncia sia il

⁽¹⁾ Vedi sesto considerando del regolamento (CEE) n. 4056/86 il quale descrive gli effetti sui porti comunitari di pratiche restrittive in materia di trasporto marittimo internazionale.

⁽²⁾ Causa 136/86, BNIC contro Aubert, sentenza del 3 dicembre 1987, Rac. 4789, punto 18. Analoga alla sentenza della Corte in applicazione dell'articolo 92 cause riunite 67, 68, 70/85 Vander Kooy e altri c/Commissione, (prezzi del gas metano olandese), CGCE, 2 febbraio 1988, Rac. 1988, volume I, pag. 219 e 276, punto 59: gli aiuti al prezzo del gas naturale a favore dell'orticoltura olandese in serra (5,5%) incidono sugli scambi tra Stati membri data la rilevanza dei costi dell'energia (25%-30% del prezzo di vendita) e della quota di mercato (65%) nonché delle esportazioni (91%) dell'orticoltura sovvenzionata.

regolamento (CEE) n. 4056/86 ed ha di conseguenza esaminato la denuncia e le pratiche cui si riferisce in base al regolamento (CEE) n. 1017/68.

- (57) L'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 1017/68 fissa il campo di applicazione del regolamento a taluni accordi, decisioni e pratiche concertate nonché ad abusi di posizione dominante «nel campo dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili».
- (58) Il «carrier haulage» è il trasporto di container per ferrovia, strada o vie navigabili (oppure mediante una combinazione di detti modi di trasporto) effettuato da parte o per conto di compagnie di navigazione congiuntamente ad altri servizi nel quadro di un'operazione di trasporto multimodale. Di conseguenza, gli accordi, le decisioni e le pratiche del tipo descritto nel regolamento riguardanti carrier haulage ricadono nel campo di applicazione del regolamento.
- (59) Per i motivi indicati in appresso, la Commissione ritiene che le attività di fissazione dei prezzi cui si riferisce la presente decisione per i servizi di trasporto terrestri forniti all'interno del territorio della Comunità europea a caricatori congiuntamente ad altri servizi e nel quadro di un'operazione di trasporto multimodale per l'inoltro di carichi containerizzati tra il nord dell'Europa e l'Estremo Oriente da parte di società di navigazione membri della FEFC rientrano nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 1017/68 e non del regolamento (CEE) n. 4056/86.

III. Regolamento (CEE) n. 1017/68

i) *Relazione fra il regolamento (CEE) n. 1017/68 e gli articoli 85 e 86 del trattato CE*

- (60) Il regolamento (CEE) n. 1017/68 relativo all'applicazione di regole di concorrenza ai settori dei trasporti ferroviari, su strada e per vie navigabili, è stato il primo regolamento di applicazione delle regole di concorrenza al settore dei trasporti. Essendo stato adottato prima che la Corte di giustizia confermasse che le regole di concorrenza si applicano al settore dei trasporti⁽¹⁾, il regolamento (CEE) n. 1017/68 riporta con lievi variazioni il testo degli articoli 85 e 86 del trattato⁽²⁾.

(1) Commissione c/Repubblica francese Marittimi francesi, causa 167/73, Rac. 1974, pag. 359, motivazione punto 32; Nouvelles Frontières, cause 209-213/84, Rac. 1986, pag. 1425, motivazione punti 42-45; Ahmed Saeed, causa 66/86, Racc. 1989, pag. 803, motivazione punti 32-33.

(2) Strutture tariffarie nei trasporti combinati di merci, con decisione 93/174/CEE della Commissione, GU n. L 73 del 26. 3. 1993, punto 19.

- (61) Trattandosi di diritto derivato, il regolamento (CEE) n. 1017/68 non può derogare alle disposizioni del trattato. Pertanto, il regolamento (CEE) n. 1017/68 va interpretato alla luce della giurisprudenza della Corte⁽³⁾ ossia come normativa che fornisce alla Commissione i mezzi necessari per applicare gli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti terrestri, senza derogare alle regole basilari di concorrenza previste dal trattato⁽⁴⁾.

- (62) Se un accordo non soddisfa le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 3, non può essere esentato a norma del regolamento (CEE) n. 1017/68. Pertanto gli articoli 2, 5, 7 e 8 del regolamento (CEE) n. 1017/68 dovrebbero essere interpretati allo stesso modo degli articoli 85 e 86, alla luce della giurisprudenza e senza aggiungere nulla.

ii) *Articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68*

- (63) L'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68 si basa sull'articolo 85, paragrafo 1 del trattato di cui rispecchia le disposizioni. Tale articolo non si discosta dal contenuto sostanziale dell'articolo 85, paragrafo 1, per cui le osservazioni formulate ai precedenti considerandi 42-55 circa l'applicabilità dell'articolo 85, paragrafo 1 sono altrettanto valide per l'applicabilità dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68.
- (64) A norma dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68, sono incompatibili con il mercato comune e vietati, senza che a tale effetto sia necessaria una decisione preventiva, tutti gli accordi tra imprese, tutte le decisioni di associazioni di imprese, tutte le pratiche concordate che possono pregiudicare il commercio tra gli Stati membri e che abbiano per oggetto o per effetto di impedire, restringere o falsare il gioco della concorrenza all'interno del mercato comune inclusi, tra l'altro, quelli consistenti nel fissare direttamente o indirettamente i prezzi e le condizioni di trasporto.
- (65) Per i motivi indicati ai considerandi 42-55 e alla luce delle osservazioni di cui ai considerandi 56-59, l'accordo tra i membri della FEFC relativo ai prezzi da essi imposti per i servizi di «carrier haulage» (tariffa terrestre) forniti congiuntamente ad altri servizi nel quadro di un servizio di trasporto multimodale, costituisce un accordo che incorre nel divieto dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68.

(3) Ahmed Saeed, vedi sopra nota n. 1, punto 12 in relazione al regolamento (CE) n. 3975/87.

(4) Ahmed Saeed, punto 25.

iii) *Articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1017/68*

(66) L'accordo tra i membri della FEFC concernente i prezzi per i servizi di «carrier haulage» non rientra nell'eccezione legale per gli accordi tecnici di cui all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1017/68. L'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1017/68 ha carattere meramente declaratorio ed elenca una serie di tipi diversi di accordo che non rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato qualora il loro unico oggetto ed effetto siano l'applicazione di miglioramenti tecnici ovvero la cooperazione tecnica ⁽¹⁾.

(67) Gli accordi stipulati tra concorrenti relativamente ai prezzi per i servizi da essi offerti sono accordi commerciali e non hanno come unico oggetto ed effetto l'applicazione di miglioramenti tecnici o la cooperazione tecnica.

(68) L'articolo 3, paragrafo 1, lettera c) riguarda esclusivamente «l'esecuzione di trasporti successivi, complementari, sostitutivi o combinati» tra modi di trasporto terrestre, e non tra trasporto terrestre e trasporto marittimo. Il campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 1017/68 «trasporti ferroviari, stradali e per via navigabile» non prevede l'applicazione dell'eccezione quando le operazioni di trasporto in causa non sono effettuate interamente per via terrestre.

iv) *Articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1017/68*

(69) L'esenzione per i raggruppamenti di piccole e medie imprese prevista dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1017/68 non è applicabile per i seguenti motivi.

(70) In primo luogo, le compagnie di navigazione aderenti alla FEFC, per la maggior parte non esercitano direttamente (né desiderano esercitare esse stesse) attività di trasporto terrestre. Pertanto non perseguono l'obiettivo di cui al primo trattino dell'articolo 4 del regolamento.

(71) In secondo luogo, i membri della FEFC, per la maggior parte, non perseguono l'obiettivo di cui al

secondo trattino dell'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 1017/68 ovvero non prestano servizi di trasporto terrestre né finanziano o acquisiscono in comune materiale o forniture di trasporto terrestre.

(72) In terzo luogo, non sono rispettate le soglie dell'articolo 4, paragrafo 1. Da un lato alcuni dei membri FEFC non posseggono capacità di trasporto proprie come richiesto dall'articolo 4 per soddisfare tale condizione. D'altro lato, se si dovesse tener conto della capacità noleggiata o subappaltata, la capacità complessiva dei membri FEFC eccederebbe i limiti previsti (vedi paragrafo 33 per il numero di container TEU e le tonnellate trasportate da o per conto di membri FEFC nel 1991).

IV. *Regolamento (CEE) n. 4056/86*i) *Articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86*

(73) I membri della FEFC hanno sostenuto che il trasporto multimodale rientra nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 e che l'articolo 3 di detto regolamento (intitolato «esenzione delle intese tra vettori riguardanti l'esercizio di servizi regolari di trasporto marittimo») esenta la fissazione dei prezzi per i servizi di trasporto terrestre forniti congiuntamente ad altri servizi nel quadro di un'operazione di trasporto multimodale.

(74) La Commissione considera infondata questa tesi per i seguenti motivi.

(75) L'ambito dell'esenzione di cui all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 non può andare al di là del campo di applicazione dello stesso regolamento (CEE) n. 4056/86. A norma dell'articolo 1, paragrafo 2 di tale regolamento

«... esso non concerne *unicamente* i trasporti marittimi internazionali da o verso uno o più *porti* comunitari ...» (corsivo aggiunto).

(76) Si evince da tale disposizione che il trasporto terrestre, incluso il segmento terrestre di un servizio di trasporto multimodale, non rientra nel campo di applicazione del regolamento e pertanto non può beneficiare dell'esenzione per categoria prevista dall'articolo 3.

(77) In ogni caso, l'esenzione per categoria prevista dall'articolo 3 è limitata alle operazioni da porto a porto, come risulta evidente dal suo titolo «esen-

⁽¹⁾ HOV SVZ/MCN, decisione 94/210/CE della Commissione, GU n. L 104 del 23. 4. 1994, pag. 34, punto 91. La versione in lingua inglese dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1017/68 non contiene la parola «unico» che è inclusa nelle versioni linguistiche originali del regolamento (CEE) n. 1017/68 nonché nei regolamenti (CEE) n. 4056/86 (articolo 2) e 3975/87 (articolo 2).

zione delle intese tra vettori riguardanti l'esercizio di servizi regolari di trasporto marittimo»⁽¹⁾.

- (78) Questa conclusione è confermata dall'undicesimo considerando del regolamento il quale dispone esplicitamente 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⁽²⁾ questi ultimi restano assoggettati al regolamento (CEE) n. 1017/68» (corsivo aggiunto).

- (79) Nell'audizione sul caso di specie, il consulente legale della FEFC ha proposto di interpretare l'undicesimo considerando del regolamento (CEE) n. 4056/86 nel senso che esso affronta il problema dell'applicabilità dell'esenzione per categoria alle conferenze operanti collettivamente in qualità di acquirenti di servizi di trasporto terrestre, precisando di tali attività del regolamento (CEE) n. 1017/68.

- (80) Il considerando non può prevalere sulla chiara formulazione dell'articolo 1, paragrafo 2 del regolamento. Inoltre questa interpretazione del considerando non può essere condivisa. Non ha senso sostenere che la ragione per cui gli utilizzatori «devono in ogni momento poter avere conoscenza dei prezzi e delle condizioni di trasporto praticate dai membri della conferenza» risieda nel fatto che le compagnie di navigazione possono operare come un cartello nell'acquisto di servizi di trasporto terrestre.

(1) Vedi causa T-9/92, Automobiles Peugeot SA, sentenza del 22 aprile 1993 non ancora pubblicata, motivazione 37: «... tenuto conto del principio generale del divieto di accordi che possono pregiudicare la concorrenza sancito dall'articolo 85, paragrafo 1 del trattato, non è ammessa l'interpretazione in senso lato di disposizioni derogatorie di un regolamento relativo all'esenzione per categoria...» Vedi inoltre la conclusione dell'avvocato generale Van Gerven nella causa C-234/89, Delimitis, Rac. 1991, I-pag. 955, punto 5. «... ammesso che un accordo non sia coperto dal testo di un regolamento relativo ad un'esenzione per categoria, non si può in alcun caso estendere l'esenzione per categoria che già costituisce di per sé una deroga al divieto dell'articolo 85, paragrafo 1 e che, a tale titolo deve essere restrittivamente interpretata.»

(2) Nel testo inglese del regolamento (CEE) n. 4056/86 figura la parola errata «shippers» anziché la parola corretta «carrier». Si tratta evidentemente di un errore almeno per due motivi poiché:

- (i) il testo in lingua inglese non ha senso e
 (ii) nelle altre versioni linguistiche del regolamento figura senza equivoci il termine «carrier» o l'equivalente traduzione (vale a dire «transporteurs maritimes», «trasportatori marittimi», «Seeverkehrsunternehmen»).

- (81) Al contrario, l'articolo 5, paragrafo 4 del regolamento (CEE) n. 4056/86 va interpretato nel senso che impone ai membri della conferenza l'obbligo formale di rendere noti i loro prezzi e condizioni, e in particolare i prezzi per il «carrier haulage», a fini di trasparenza in considerazione del fatto che non è permesso che il prezzo praticato dalle singole società di navigazione per i servizi di trasporto terrestre sia un prezzo stabilito dalla conferenza. Tali prezzi pertanto non risulterebbero evidenti dalla tariffa della conferenza.

- (82) Inoltre, nulla fa ritenere dal regolamento (CEE) n. 4056/86 che le conferenze, che abbiano negoziato collettivamente l'acquisto di servizi di trasporto terrestri, rientrino nell'ambito dell'esenzione di categoria. L'articolo 3 del regolamento è molto chiaro al riguardo: la «fissazione dei prezzi e delle condizioni di trasporto» può riferirsi unicamente alla fissazione di un prezzo di vendita e non alla negoziazione di un prezzo di acquisto di un altro tipo di trasporto.

- (83) Queste conclusioni sono pienamente confermate dal fatto che all'epoca delle consultazioni svolte in vista dell'adozione del regolamento (CEE) n. 4056/86, il Parlamento europeo aveva proposto di aggiungere le seguenti parole all'articolo 3 del progetto di regolamento proposto dalla Commissione:

«la succitata esenzione si applica anche al «trasporto intermodale» (ossia al trasporto marittimo ivi compreso il trasporto da e verso i porti)»⁽³⁾.

- (84) L'emendamento proposto non è stato adottato dal Consiglio a dimostrazione dell'intenzione del Consiglio di non includere gli accordi di fissazione dei prezzi per il trasporto terrestre nell'ambito dell'esenzione per categoria di cui all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 del Consiglio.

- (85) Tuttavia, purché soddisfino le condizioni stabilite dall'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 (vale a dire le quattro condizioni previste dall'articolo 85, paragrafo 3) le parti di detti accordi possono beneficiare di esenzioni individuali concesse dalla Commissione a norma dell'articolo 11, paragrafo 4, o dell'articolo 12 del regolamento (CEE) n. 1017/68.

ii) Articolo 5 del regolamento (CEE) n. 4056/86

- (86) Secondo un argomento addotto dalla FEFC, l'articolo 5, paragrafi 3 e 4, del regolamento (CEE) n. 4056/86 contiene indicazioni in base alle quali il

(3) Vedi emendamenti alla proposta di regolamento del Consiglio che determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai trasporti marittimi, GU n. C 255 del 13. 10. 1986, pag. 176.

trasporto multimodale organizzato da conferenze marittime rientra nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86 e, per estensione, nell'ambito dell'esenzione per categoria prevista dall'articolo 3.

- (87) Non si tratta di un argomento ben fondato e nasce da un equivoco da parte della FEFC circa la natura degli obblighi imposti dall'articolo 5, punti 3 e 4. Queste due disposizioni non vanno interpretate in relazione ad una tariffa conferenziata bensì in relazione alle condizioni offerte dalle singole società di navigazione. Né vanno interpretate nel senso che la fissazione dei prezzi per i servizi di trasporto terrestre forniti congiuntamente ad altri servizi nel quadro di un servizio di trasporto multimodale sia autorizzata a norma dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86. Dette disposizioni semplicemente contengono obblighi specifici per le singole compagnie di navigazione che intendano beneficiare dell'esenzione per categoria: esse devono permettere il «merchant haulage» e devono pubblicare i loro prezzi e condizioni individuali per il «carrier haulage».
- (88) L'articolo 5 stabilisce quindi degli obblighi cui, come risulta chiaramente dal titolo dell'articolo 5 e dall'undicesimo considerando del regolamento, è subordinata l'esenzione per categoria. Questo articolo non prevede l'estensione espressa o implicita all'esenzione per categoria prevista dall'articolo 3.

iii) *Articolo 2 del regolamento (CEE) n. 4056/86*

- (89) La FEFC ha inoltre sostenuto che una dichiarazione della Commissione riportata nei verbali del Consiglio in occasione dell'adozione del regolamento (CEE) n. 4056/86⁽¹⁾ induce a concludere che la fissazione di prezzi per il trasporto multimodale rientra nel campo di applicazione del regolamento (CEE) n. 4056/86. La FEFC ancora una volta ha confuso la questione dell'esenzione per categoria per le conferenze marittime con una dichiarazione concernente l'applicazione delle regole di concorrenza della Comunità alle singole compagnie di navigazione.

(1) «La Commissione dichiara che le operazioni di trasporto multimodale mare/terra sono soggette alle regole di concorrenza adottate per il trasporto terrestre e a quelle stabilite per il trasporto marittimo. In pratica, l'inapplicabilità dell'articolo 85, paragrafo 1 costituirà la regola per quanto riguarda l'organizzazione e l'esecuzione di trasporti multimodali mare/terra successivi o complementari e la fissazione o l'applicazione di prezzi tutto compreso per tali trasporti, poiché sia l'articolo 2 del presente regolamento [regolamento (CEE) n. 4056/86], sia l'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1017/68 prevedono che il divieto sancito dall'articolo 85, paragrafo 1 del trattato non è applicabile a tali pratiche». [Documento Consiglio n. 11584/86, MAR 84, allegato III, pag. 5 (19 dicembre 1986)].

- (90) La dichiarazione della Commissione si riferisce esplicitamente alle eccezioni tecniche quali previste dall'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 4056/86 e dall'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 1017/68. Pertanto essa non concerne la questione dell'esenzione per categoria, ma conferma che in materia di trasporti multimodali mare/terra sono applicabili entrambi i regolamenti, il regolamento (CEE) n. 4056/86 per il segmento marittimo e il regolamento (CEE) n. 1017/68 per il segmento terrestre.
- (91) Inoltre la dichiarazione si riferisce unicamente agli accordi tra singoli trasportatori marittimi e singoli trasportatori terrestri e ciò per il fatto che gli accordi fra concorrenti in materia di fissazione collettiva dei prezzi per il trasporto terrestre o marittimo sono accordi restrittivi degli scambi e non hanno per unico oggetto e per unico effetto l'applicazione di miglioramenti tecnici o la cooperazione tecnica ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 1017/68 e dell'articolo 2, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 4056/86. Giacché tali accordi, di regola, restringono la concorrenza, ne consegue, in particolare in base al settimo considerando del regolamento (CEE) n. 4056/86, che essi non rientrano nell'eccezione prevista per gli accordi tecnici.

V. La possibilità di esenzione individuale

- (92) Non sono state presentate domande di esenzione individuale per la fissazione dei prezzi da parte di membri della FEFC per i servizi di carrier haulage forniti congiuntamente ad altri servizi nel quadro di un servizio di trasporto multimodale. Tuttavia, dato che la Commissione è tenuta ai sensi dell'articolo 11, paragrafo 4 del regolamento (CEE) n. 1017/68 ad emettere una decisione di applicazione dell'articolo 5 di detto regolamento, se giunga 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 dagli articoli 2 e 5 del regolamento, è necessario valutare se nella fattispecie sussistano le condizioni richieste dall'articolo 5.
- (93) La Commissione ha manifestato ai paragrafi 63, 64 e 65 i motivi per i quali ritiene che nella fattispecie debba applicarsi l'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68 e in appresso fornisce la sua valutazione circa l'applicabilità dell'articolo 5 del regolamento.
- (94) Nel compiere tale valutazione, la Commissione ha dovuto fare una distinzione tra le argomentazioni addotte dai membri della FEFC quanto:

— ai meriti del trasporto multimodale in generale,

- alla necessità della fissazione a livello di conferenza dei tassi di nolo per la fornitura di servizi di trasporto multimodale e
- alla necessità della fissazione a livello di conferenza dei tassi di nolo per il segmento terrestre ai fini della salvaguardia del sistema conferenziato.
- (95) I membri della FEFC hanno svolto ampie argomentazioni sui meriti del trasporto multimodale e sui relativi vantaggi; la Commissione non contesta tuttavia detti vantaggi ⁽¹⁾. La presente decisione riguarda la fissazione dei prezzi e quindi la Commissione ha preso in considerazione, ai fini di un'eventuale esenzione individuale, soltanto il secondo e il terzo degli argomenti fatti valere dalla FEFC.
- (96) L'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 contiene disposizioni che ricalcano ed essenzialmente coincidono con quelle dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato ⁽²⁾. Si tratta di disposizioni cumulative che vanno soddisfatte individualmente perché la Commissione possa concedere un'esenzione individuale.
- (97) La disposizione dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 equivalente alla prima e alla seconda condizione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato ⁽³⁾, stabilisce che il divieto di cui all'articolo 2 del regolamento può essere dichiarato inapplicabile dalla Commissione a qualsiasi accordo, decisione o, pratica concordata che contribuiscano:
- «— a migliorare la qualità dei servizi di trasporto, o
- a promuovere, sui mercati soggetti a forti fluttuazioni nel tempo dell'offerta e della domanda, una migliore continuità e stabilità nel soddisfacimento del fabbisogno di trasporto, o
- ad aumentare la produttività delle imprese, o
- a promuovere il progresso tecnico o economico, prendendo in considerazione nella giusta misura gli interessi degli utenti dei trasporti ...»
- (98) La terza e quarta condizione dell'articolo 85, paragrafo 3 sono a tutti gli effetti riportate nella seconda parte dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68.
- (99) Per i seguenti motivi la Commissione non ritiene che le pratiche di fissazione dei prezzi della FEFC relativamente al trasporto terrestre soddisfino le condizioni indicate nella prima parte dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 in quanto non contribuiscono a nessuno degli obiettivi prescritti in relazione alla prestazione di servizi di trasporto terrestre né in relazione alla prestazione di servizi di trasporto marittimo. Inoltre anche se contribuissero ad uno di questi obiettivi, la Commissione non ritiene che sarebbero soddisfatte le condizioni previste nella seconda parte dell'articolo 5 in quanto le pratiche di cui trattasi comportano restrizioni di concorrenza che non sarebbero indispensabili per il conseguimento di uno di detti obiettivi.
- a) *Miglioramento della qualità dei servizi di trasporto*
- (100) Come sottolineato al paragrafo 94, è necessario distinguere tra i meriti e i vantaggi del trasporto multimodale in generale e il contributo al miglioramento della qualità dei servizi di trasporto che assertivamente apporta la fissazione dei prezzi da parte dei membri della FEFC per i servizi di «carrier haulage» forniti nel quadro di un servizio di trasporto multimodale. La valutazione giuridica ai fini dell'applicabilità dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 verte su quest'ultimo punto.
- (101) Nulla fa ritenere che l'imposizione di un prezzo collettivamente pattuito per la prestazione di servizi di carrier haulage contribuisca a migliorare la qualità dei servizi di trasporto terrestre. A questo proposito è importante osservare, come affermato al considerando 19, che i membri della FEFC in generale non effettuano essi stessi operazioni di trasporto terrestre che invece subappaltano a trasportatori terrestri.
- (102) Inoltre, benché il prezzo del «carrier haulage» sia fissato nell'ambito della FEFC, i singoli membri negoziano con trasportatori terrestri su base individuale. Eventuali miglioramenti della qualità dei servizi in risposta alla domanda dei caricatori non sono l'effetto delle attività di fissazione dei prezzi nell'ambito della conferenza, bensì della negoziazione diretta tra i singoli caricatori e le singole compagnie.

⁽¹⁾ Vedi ad esempio la relazione della Commissione al Consiglio in data 8 giugno 1994 concernente l'applicazione delle regole di concorrenza comunitarie ai trasporti marittimi in cui al paragrafo 3, punto 1 si afferma: «la Commissione è del tutto favorevole allo sviluppo del trasporto multimodale, un modo moderno di trasporto che soddisfa una domanda specifica dei caricatori, e intende contribuire a tale sviluppo». SEC(94) 933 final.

⁽²⁾ Strutture tariffa, vedi nota 16.

⁽³⁾ «...che contribuiscano a migliorare la produzione o la distribuzione dei prodotti o a promuovere il progresso tecnico o economico, pur riservando agli utilizzatori una congrua parte dell'utile che ne deriva ...»

(103) Non è stato neppure dimostrato che la fissazione dei prezzi da parte della FEFC in relazione ai servizi di «carrier haulage» contribuisca a migliorare la qualità dei servizi di trasporto marittimo forniti dai membri della FEFC.

b) *Promozione della continuità e stabilità sui mercati soggetti a forti fluttuazioni nel tempo*

(104) La questione della stabilità sul mercato dei servizi di trasporto marittimo di linea containerizzato è esaminata ai considerandi 123-137.

(105) I membri della FEFC non hanno dimostrato che il mercato sul quale sono forniti servizi di «carrier haulage» è soggetto a forti fluttuazioni della domanda e dell'offerta nel tempo. Anche se fosse possibile definire in questi termini il mercato in questione, non risulta che la fissazione collettiva dei prezzi per il trasporto terrestre da parte dei membri della FEFC contribuirebbe alla continuità e stabilità di siffatto mercato.

c) *Aumento della produttività delle imprese*

(106) I membri della FEFC non hanno dimostrato che la fissazione di prezzi conferenziati per il carrier haulage abbia determinato o possa determinare aumenti della produttività delle imprese in causa. Ancora una volta è importante distinguere tra la prestazione di servizi di trasporto multimodale e la fissazione dei prezzi in relazione al segmento terrestre di detti servizi di trasporto.

(107) Per quanto riguarda gli effettivi prestatori dei servizi di trasporto terrestre, la fissazione dei prezzi da parte della FEFC non ha alcuna incidenza diretta sul servizio che essi prestano o sul modo in cui tali servizi sono prestati giacché essi vendono i loro servizi a membri della FEFC ai prezzi prevalenti di mercato e non al prezzo stabilito dalla conferenza. Quanto ai membri della FEFC, in generale essi non effettuano direttamente il trasporto terrestre e l'accordo di fissazione dei prezzi di carrier haulage non ha quindi alcuna incidenza diretta sui servizi di cui essi sono effettivamente prestatori diretti.

(108) Né è stato dimostrato che la fissazione dei prezzi da parte dei membri della FEFC in relazione ai servizi di carrier haulage contribuisca ad aumentare la produttività dei membri della FEFC per quanto concerne i servizi di trasporto marittimo che essi prestano.

d) *Progresso tecnico o economico*

(109) I membri della FEFC non hanno dimostrato che la fissazione dei prezzi di carrier haulage contribuisce

a promuovere il progresso tecnico ed economico né in relazione alla prestazione di servizi di trasporto terrestre né in relazione alla prestazione di servizi di trasporto multimodale.

(110) Le compagnie di navigazione membri della FEFC hanno sostenuto che la fissazione dei prezzi di carrier haulage permette loro di investire in quegli elementi di un servizio di trasporto cumulativo cui provvedono esse stesse (logistica, percorso, ecc. vedi considerando 19), data la maggior certezza che ciò presenta in termini di redditività degli investimenti di cui trattasi.

(111) Quest'argomento è sostenibile per qualsiasi accordo di fissazione dei prezzi, tuttavia è infondato. Può darsi infatti che anziché promuovere l'introduzione di nuova tecnologia, le restrizioni di concorrenza derivanti dalle attività di fissazione dei prezzi da parte dei membri della FEFC scoraggino nuovi investimenti riducendo i vantaggi concorrenziali di cui beneficerebbero invece quelle imprese che hanno sfruttato con maggior successo i loro investimenti.

(112) Tale situazione nasce dal fatto che la riduzione o l'eliminazione della concorrenza tra i membri della FEFC per quanto concerne i prezzi potrebbe impedire alle compagnie di navigazione di trasmettere ai loro clienti i risparmi di costi conseguenti all'utilizzazione di nuove attrezzature o nuove tecnologie. Parimenti, il fatto che le società di navigazione più efficienti abbiano meno probabilità di trarre vantaggio dalla loro efficienza e quindi meno probabilità di aumentare la propria quota di mercato significa che le società di navigazione efficienti saranno meno inclini ad investire in nuove tecnologie.

(113) Di conseguenza nulla fa ritenere che le attività di fissazione dei prezzi da parte dei membri della FEFC in relazione al carrier haulage contribuiscano a promuovere il progresso tecnico o economico.

(114) Né, del resto, risulta che la fissazione dei prezzi da parte dei membri della FEFC per i servizi di carrier haulage contribuisca a promuovere il progresso tecnico economico per quanto concerne i servizi di trasporto marittimo prestati da membri della FEFC.

e) *Congrua parte dell'utile*

(115) La Commissione ritiene che l'accordo FEFC non prende in considerazione nella giusta misura gli interessi degli utenti dei trasporti ⁽¹⁾ nella misura in cui concerne la fissazione dei prezzi di trasporto terrestre. L'accordo stipulato dai membri della FEFC per il prezzo dei servizi di carrier haulage, in

⁽¹⁾ L'articolo 1, paragrafo 3, lettera c) del regolamento (CEE) n. 4056/86 indica come utenti di trasporti, tra gli altri, i «caricatori, consegnatori e spedizionieri».

quanto tale, non tiene adeguatamente conto degli interessi dei caricatori e di altri utenti di trasporti. Esso serve meramente a garantire che i prezzi siano mantenuti a livelli superiori a quelli che altrimenti si applicherebbero, il che è direttamente in contrasto con gli interessi degli utenti.

- (116) La fissazione dei prezzi a livello di conferenza per i servizi di «carrier haulage», nella misura in cui i singoli trasportatori sono in grado di ridurre i loro costi organizzando le proprie flotte di container con maggiore efficienza di altri vettori, impedisce alle compagnie di navigazione più efficienti di trasmettere i risparmi di costo alla clientela il che, ancora una volta, è contrario agli interessi degli utenti.
- (117) Nel valutare se le pratiche di cui trattasi prendano in considerazione nella giusta misura gli interessi degli utenti, la Commissione ha tenuto conto delle denunce presentate da organismi di rappresentanza degli interessi degli utenti di servizi di trasporto terrestre prestati dai membri dell'FEFC: il Consiglio dei caricatori tedesco, sostenuto dal consiglio dei caricatori britannico, il consiglio dei caricatori francesi (CNUT) e dal principale organismo rappresentativo dei caricatori in Europa, i consigli europei dei caricatori. Gli spedizionieri, per il tramite della loro organizzazione rappresentativa Clecat (Comité de liaison européen des commissionnaires et auxiliaires de transport) e della UIRR (Union internationale des sociétés de transport combiné rail-route) hanno manifestato la loro preoccupazione per le distorsioni della concorrenza nel settore dei trasporti terrestri provocate dalle pratiche oggetto della presente decisione.
- (118) Nella fattispecie, la riserva di una congrua parte dell'utile ai consumatori implica il mantenimento di un grado elevato di concorrenza nell'offerta di servizi di trasporto terrestre ai caricatori: la Commissione deve garantire che i caricatori possano usufruire della massima scelta in termini di qualità e di prezzo allorché acquistano servizi di trasporto terrestre. In pratica, sarebbe più facile riservare ai consumatori una congrua parte dell'utile derivante dal trasporto da porta a porta in assenza di accordi di fissazione dei prezzi analoghi a quello della FEFC.

d) *Indispensabilità delle restrizioni*

- (119) Come spiegato al considerando 94, è necessario valutare se le restrizioni di concorrenza derivanti dalle attività di fissazione dei prezzi della FEFC per il carrier haulage siano indispensabili:

— per la prestazione di servizi di trasporto multimodale o

— per il mantenimento del sistema delle conferenze marittime riguardante la fissazione dei noli per il trasporto marittimo.

- (120) Per quanto riguarda il primo di questi obiettivi, va sottolineato che i membri della FEFC, per la maggior parte, non prestano essi stessi servizi di trasporto terrestre. Neppure la FEFC svolge attività di trasporto terrestre, limitandosi invece a costituire il quadro per la fissazione dei prezzi di servizi di «carrier haulage» prestati dai membri della FEFC congiuntamente ad altri servizi nell'ambito di un servizio di trasporto multimodale.
- (121) La fissazione collettiva dei prezzi di «carrier haulage» non è essenziale alla prestazione di questi servizi come dimostrato dal fatto che molti trasportatori indipendenti e spedizionieri offrono servizi equivalenti o analoghi al di fuori della FEFC o di altre conferenze e senza fissare prezzi in comune con altre società di navigazione per la prestazione di servizi di «carrier haulage».
- (122) Gli spedizionieri sono in diretta concorrenza con le compagnie di navigazione di linea per la prestazione di servizi di trasporto ed entrambi operano come intermediari fra i prestatori effettivi e gli acquirenti di servizi di trasporto terrestre. Per di più gli spedizionieri prestano servizi da porta a porta per i caricatori da quando o prima ancora che lo facessero le compagnie di navigazione. Né gli spedizionieri né le imprese ferroviarie godono di esenzioni per la fissazione di prezzi in relazione alle loro attività.
- (123) Quanto al secondo obiettivo, la FEFC ha sostenuto che il ruolo stabilizzatore delle conferenze marittime sarebbe compromesso dall'assenza di una fissazione collettiva dei noli terrestri da parte delle conferenze marittime⁽¹⁾. La FEFC ha sostenuto che se fissassero individualmente e non collettivamente i prezzi per il trasporto terrestre, i suoi membri potrebbero essere tentati di erodere i noli marittimi conferenziati facendosi concorrenza reciproca sui prezzi del trasporto terrestre. Questa tesi è stata condivisa da Gilman & Graham nella loro relazione quando affermano, tra l'altro, che

«in un contesto intermodale integrato le conferenze non possono svolgere le loro funzioni di stabilizzare i tassi di nolo oppure promuovere l'efficienza e la razionalizzazione se la loro competenza in materia di fissazione dei tassi non si estende al settore terrestre»⁽²⁾.

⁽¹⁾ «... considerando che infatti queste conferenze esercitano un ruolo stabilizzatore atto a garantire servizi affidabili ai caricatori ...» Ottavo considerando del regolamento (CEE) n. 4056/86.

⁽²⁾ Relazione Gilman & Graham paragrafo 4, punto 30.

- (124) Gilman & Graham sostengono che la causa principale del deterioramento della stabilità dei noli marittimi è imputabile al rapporto tra entrate tra redditi da noli marittimi e da noli terrestri:

«Quando concorre ed ottiene il segmento terrestre il trasportatore si assicura anche il nolo marittimo. È chiaro che (sempreché abbiano slots disponibili sulle loro navi) i trasportatori conferenziati hanno interesse ad assumersi una parte notevole del costo del trasporto terrestre al fine di assicurarsi il carico.»⁽¹⁾

- (125) Gilman & Graham sostengono che la precarietà della capacità di trasporto rafforza questa tendenza verso l'instabilità dei prezzi. Nell'evidenziare il fatto che grazie al sistema delle conferenze è stata effettuata una notevole razionalizzazione della rete⁽²⁾, essi sostengono inoltre che si potrebbe estendere la concorrenza «a tutto l'entroterra utilizzando modi di trasporto terrestre» (paragrafo 4, punto 19).

- (126) Per i seguenti motivi, la Commissione non accetta che questi argomenti dimostrino l'indispensabilità della fissazione dei prezzi per i servizi di «carrier haulage» ai fini della preservazione della stabilità dei tassi di nolo marittimo apportata da conferenze quali la FEFC. Va ribadito che per soddisfare il criterio dell'«indispensabilità» spetta alle parti dimostrare che i loro obiettivi non potrebbero essere raggiunti in una maniera meno restrittiva della concorrenza.

- (127) Una conferenza contribuisce alla stabilità degli scambi su cui incide fissando una tariffa uniforme che serve da punto di riferimento per il mercato. I prezzi fissati in tal modo tendono a rimanere invariati per un periodo di tempo maggiore che se fossero fissati dalle singole compagnie. Questa riduzione delle fluttuazioni dei prezzi che si potrebbe attendere da un mercato in condizioni normali di concorrenza può essere vantaggiosa per i caricatori in quanto rende meno incerte le condizioni future degli scambi.

- (128) La stabilità prevista dal regolamento (CEE) n. 4056/86 ha per effetto di garantire ai caricatori servizi affidabili. I servizi di linea sono per loro natura regolari nel senso che si attengono a cadenze regolari. Per servizi affidabili si intendono i servizi di qualità ragionevole, nel senso che le merci dei caricatori non subiscano alcun danno, e allo stesso tempo di prezzo ragionevole a prescindere dalla data e dalla società di navigazione scelta per trasportare il carico. Affidabilità dell'offerta di servizi di trasporto significa mantenimento nel

tempo di un servizio regolare che fornisce ai caricatori la garanzia di un servizio adatto al loro fabbisogno.

- (129) Il fatto che la cartellizzazione di una parte delle attività delle società di navigazione sia considerata compatibile con le regole di concorrenza, di per sé non è una giustificazione per concedere l'esenzione a tutte le attività di dette società. Tale tesi equivarrebbe a sostenere che i membri di una conferenza marittima dovrebbero essere autorizzati a fissare i prezzi per qualsiasi servizio decidano di fornire nel quadro dei servizi di trasporto marittimo per evitare che la tariffa della conferenza per il trasporto marittimo sia erosa dalla concorrenza di prezzo per questi ulteriori servizi.

- (130) Sarebbe incompatibile con l'obiettivo comunitario della realizzazione di un sistema atto a garantire che la concorrenza sul mercato interno non venga distorta, ammettere che la stabilità di una attività redditizia possa, in base alle regole della concorrenza comunitaria, giustificare un'esenzione per la fissazione dei prezzi di tutte le altre attività redditizie prestate congiuntamente all'attività esentata.

- (131) Inoltre nulla fa ritenere che la fissazione dei prezzi di carrier haulage sia indispensabile per preservare il «ruolo stabilizzatore» delle conferenze. Pur avendo lungamente sostenuto che tutte le attività svolte dai membri della conferenza devono essere soggette alla fissazione dei prezzi, le parti non sono riuscite a dimostrare che ciò è essenziale per preservare la disciplina in materia di tassi di nolo marittimo da cui deriva la stabilità in questione e né che vi è una maniera meno restrittiva della concorrenza per farlo.

- (132) La FEFC non fa eccezione alla regola generale che tutti i cartelli tendono a «frodare» oppure a praticare sconti segreti quando i membri del cartello dispongono di capacità non utilizzate⁽³⁾. Ciò è stato riconosciuto dal legale della FEFC nel corso dell'audizione il quale ha ammesso⁽⁴⁾ l'esistenza sia di sconti autorizzati quali i contratti di servizio⁽⁵⁾ e gli accordi di fedeltà⁽⁶⁾ sia di sconti non autorizzati.

⁽³⁾ «L'individuazione e la prevenzione delle frodi sono state definite il problema centrale dei cartelli e, dato che è spesso di difficile risoluzione, molti economisti sostengono che i cartelli di fissazione dei prezzi sono per natura instabili.» F M Scherer and David Ross, *Industrial Market Structure and Economic Performance* (Houghton Mifflin, 1990, pag. 245).

⁽⁴⁾ Vedi pag. 131 del verbale dell'audizione nel caso specifico.

⁽⁵⁾ I contratti di servizio sono accordi tra singoli caricatori e singole compagnie di navigazione o gruppi di compagnie di navigazione per il trasporto di un numero minimo di container e per la fornitura di servizi speciali ad un prezzo negoziato individualmente.

⁽⁶⁾ Ad esempio quelli di cui all'articolo 5, punto 2, del regolamento (CEE) n. 4056/86.

⁽¹⁾ Relazione Gilman & Graham, paragrafo 4, punto 16.

⁽²⁾ Vale a dire i membri della conferenza hanno convenuto tra loro di servire un numero limitato di porti per motivi di razionalizzazione.

- (133) Si tratta di una conseguenza assolutamente normale del comportamento dei cartelli. I membri del cartello tendono a massimizzare i profitti concordando prezzi tra loro ma anche a massimizzare le entrate sottraendosi reciprocamente quote di mercato. Tale comportamento di regola si traduce in un grado di instabilità perfino nei cartelli più disciplinati. I cartelli risentono inoltre dell'inevitabile instabilità derivante dal fatto che vale sempre la pena di essere la società operante fuori dal cartello.
- (134) Pertanto la FEFC già soffre di una certa instabilità tanto per le tariffe marittime che per quelle terrestri dovuta ai tassi più bassi, praticati a fini concorrenziali da una parte dei suoi membri. Non occorre una disciplina assoluta per mantenere la stabilità derivante dal sistema delle conferenze ovvero servizi affidabili a prezzi che non oscillano molto nel breve periodo. In particolare l'applicazione di prezzi più bassi a fini concorrenziali non incide sulla stabilità prevista dal regolamento (CEE) n. 4056/86 in quanto non risulta che provochi l'assenza di servizi affidabili o di prezzi stabili per un certo periodo di tempo.
- (135) A questo riguardo è importante osservare che alcune attività non sono svolte sulla base di un prezzo concordato a livello di conferenza, bensì sulla base molto meno restrittiva di un accordo volto a non applicare prezzi sottocosto (vedi considerando 40). Le parti non hanno dimostrato che questo sistema pregiudica la stabilità in misura eccessiva o affatto.
- (136) La Commissione riconosce che, in assenza della fissazione collettiva dei prezzi, i membri della FEFC potrebbero applicare ai caricatori tassi per i servizi di carrier haulage inferiori ai loro costi di acquisto di detti servizi, con la conseguenza che ciò equivarrebbe ad offrire uno sconto rispetto alla tariffa conferenziata di trasporto marittimo. Vi è il rischio che ciò comprometta la stabilità dalla FEFC in più di quanto già avviene per effetto di altri sistemi di sconto rispetto alla tariffa FEFC di trasporto marittimo e per effetto della concorrenza da parte di società di navigazione non aderenti alla FEFC.
- (137) Tuttavia, anche ammesso che il fatto di permettere alla FEFC di fissare i prezzi per i servizi di carrier haulage offerti dai suoi membri contribuisce a realizzare la stabilità, non è stato dimostrato che misure meno restrittive della concorrenza non avrebbero l'impatto sufficiente per conseguire quell'obiettivo. Le misure che si potrebbero adottare per assicurare la stabilità delle tariffe delle conferenze marittime sono elencate all'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86 e comprendono la ripartizione del carico o delle entrate tra i membri della conferenza.
- (138) Concludendo, la fissazione dei prezzi di carrier haulage da parte dei membri della FEFC non pare indispensabile al fine di conseguire gli obiettivi dichiarati.
- (139) Tale conclusione è valida soltanto per le pratiche esistenti della FEFC in relazione alla fissazione dei prezzi per il trasporto terrestre. In particolare la presente decisione non esamina se e in quale misura altri tipi di accordo concernenti il trasporto multimodale soddisfino le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 3 ⁽¹⁾.
- g) *Eliminazione della concorrenza per una parte sostanziale del mercato*
- (140) Una volta accertato che le prime tre condizioni dell'articolo 85, paragrafo 3 e dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 nel presente caso non sono soddisfatte, non è necessario esaminare se alle parti sia stata data la possibilità di eliminare la concorrenza per una parte sostanziale del servizio in questione.
- h) *Conclusioni*
- (141) Dalle considerazioni che precedono si può concludere che mentre lo sviluppo del trasporto multimodale può costituire un mezzo per migliorare i servizi di trasporto, non si può sostenere altrettanto per la fissazione collettiva dei prezzi per i servizi di carrier haulage. Inoltre gli utenti dei trasporti non ottengono una congrua parte dei benefici della fissazione dei prezzi per i servizi di carrier haulage e le restrizioni di concorrenza non sono indispensabili. Pertanto le condizioni dell'articolo 85, paragrafo 3 e dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 non sono soddisfatte.
- (142) Inoltre, nel momento in cui si stanno intraprendendo azioni di liberalizzazione e di deregolamen-

⁽¹⁾ Da tenere presente la dichiarazione della Commissione nella quale essa ritiene:

«che, in talune circostanze, accordi specifici di cooperazione potrebbero promuovere il progresso tecnico o economico in misura sufficiente da autorizzare, mediante esenzione individuale, la fissazione di tassi terrestri uniformi.»

In tale relazione la Commissione ha inoltre espresso la sua disponibilità a prendere in considerazione, se del caso, la concessione di esenzioni individuali:

«che consentano anche di includere nell'accordo della conferenza di cui siano membri le linee conferenziate (che beneficino dell'esenzione individuale) una clausola la quale stabilisca che i tassi terrestri delle tariffe non possono essere inferiori ai costi evitando in tal modo, il rischio di destabilizzare le conferenze per effetto di sovvenzioni incrociate tra i segmenti terrestre e marittimo.»

tazione della prestazione di servizi di trasporto terrestre in Europa, sarebbe incoerente e contraddittorio concedere alle conferenze l'esenzione per la fissazione dei prezzi di taluni servizi di trasporto terrestre mentre ciò non è consentito ai loro concorrenti che prestano servizi equivalenti ⁽¹⁾.

VI. Articolo 22, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68

(143) A norma dell'articolo 22, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68, la Commissione può infliggere alle imprese ammende che variano da un minimo di 1 000 unità di conto ad un massimo di 1 Mio di ECU, con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10% del volume di affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente da ciascuna delle imprese che hanno partecipato all'infrazione, quando intenzionalmente o per negligenza commettono un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 2 o dell'articolo 8 del regolamento (CEE) n. 1017/68. Per determinare l'ammontare dell'ammenda la Commissione terrà conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata.

i) *Valutazione della gravità e della durata*

(144) Nel valutare la gravità e la durata dell'infrazione, nella fattispecie, la Commissione ha tenuto conto dei seguenti criteri:

- a) la natura dell'infrazione,
- b) il dolo,
- c) la mancata cessazione dell'infrazione imputabile alle parti,
- d) la natura e il valore dei servizi in questione,
- e) il grado di partecipazione di ciascuna parte all'infrazione,
- f) la durata dell'infrazione.

a) *La natura dell'infrazione*

(145) La Commissione ritiene che in linea di massima le pratiche miranti a limitare la concorrenza intervenendo sui prezzi presentino un indubbio elemento di gravità ⁽²⁾. Ciò discende sia dal fatto che l'articolo 85, paragrafo 1 specificamente cita la fissazione dei prezzi sia dalla costante giurisprudenza della Corte di giustizia ⁽³⁾. L'infrazione in questione elimina la concorrenza dei prezzi tra i mem-

bri della FEFC relativamente ai servizi di trasporto terrestre che essi prestano.

b) *Il dolo*

(146) La Corte di giustizia ha dichiarato che:

«... perché un'infrazione alle norme del trattato sulla concorrenza si possa considerare intenzionale non è necessario che l'impresa sia stata conscia di trasgredire ad un divieto posto da tali norme; è sufficiente che essa non potesse ignorare che il comportamento censurato aveva come scopo la restrizione della concorrenza» ⁽⁴⁾.

(147) La Commissione ritiene che lo scopo perseguito dai membri della FEFC fosse l'eliminazione della concorrenza sui prezzi tra i membri stessi in relazione ai servizi di trasporto terrestre da essi offerti. Di conseguenza non potevano ignorare che le loro attività di fissazione dei prezzi per i servizi di trasporto terrestre avessero per oggetto la restrizione della concorrenza.

c) *La mancata cessazione dell'infrazione imputabile alle parti*

(148) I membri della FEFC sono stati consci almeno da quando è stata loro inviata in data 23 giugno 1989 la denuncia presentata alla Commissione dalla BDI/DSVK della possibilità che le pratiche oggetto della presente decisione costituissero infrazioni all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato e all'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68 e non rientrassero nell'ambito delle esenzioni per categoria per le conferenze marittime previste dall'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 4056/86.

(149) Malgrado tale denuncia e nonostante ripetute avvertenze preliminari da parte della Commissione (inclusa una lettera del commissario all'epoca responsabile per la politica di concorrenza al presidente della FEFC nel giugno 1990, indicante che le pratiche in questione incorrevano nel divieto dell'articolo 85, paragrafo 1 e non beneficiavano di nessuna esenzione a norma dell'articolo 85, paragrafo 3), le parti le hanno mantenute pienamente in vigore. A nessuno stadio, nemmeno successivamente alla comunicazione degli addebiti nel dicembre 1992, le parti hanno ufficialmente notificato le loro pratiche alla Commissione al fine di ottenere un'esenzione individuale.

d) *La natura e il valore dei servizi in questione*

(150) Come indicato ai considerandi 34-37, nel 1992 il costo della prestazione di servizi di trasporto terrestre per dieci dei principali membri della FEFC è ammontato a 477 Mio di ECU. Quest'importo è probabilmente rappresentativo, in termini reali, del

⁽¹⁾ Vedi anche la relazione della Commissione al Consiglio concernente l'applicazione delle regole di concorrenza della Comunità al trasporto marittimo.

⁽²⁾ HOV SVZ/MCN, decisione della Commissione 94/210 del 29 marzo 1994, GU n. L 104 del 23. 4. 1994, pag. 34, paragrafo 259.

⁽³⁾ Vedi ad esempio causa 26/76, Metro/Commissione I, Rac. 1977, pag. 1875: «la concorrenza dei prezzi è talmente importante da non poter mai essere eliminata».

⁽⁴⁾ Causa C-279/87, Tippetx/Commissione, Rac. 1990, I, pag. 261.

costo della fornitura di servizi di trasporto terrestre sostenuti da quelle dieci società di navigazione sia negli anni precedenti che in quelli successivi al 1992. Il valore annuale dei servizi in questione è quindi notevole e rappresenta un costo significativo per questo settore della Comunità.

e) Il grado di partecipazione di ciascuna parte all'infrazione

(151) Ad eccezione di Wilh. Wilhelmsen, non è possibile appurare il grado minore o maggiore di partecipazione delle singole compagnie di navigazione alla decisione collettiva di fissazione dei prezzi per i servizi oggetto della presente decisione. Wilh. Wilhelmsen non è un membro attivo della FEFC e non opera navi sulle rotte in questione.

f) La durata dell'infrazione

(152) Come indicato ai considerandi 39, 40 e 41, la fissazione dei prezzi per i servizi di trasporto terrestre da parte della FEFC è iniziata in generale verso il 1971 e da allora praticamente non è mai cessata. L'attuale tariffa FEFC per il carrier haulage è contenuta nel documento NT 90 ed è stata introdotta con decorrenza dal 1° gennaio 1990. Il regolamento (CEE) n. 1017/68, applicabile all'infrazione in questione, è entrato in vigore il 1° luglio 1968.

ii) *Conclusioni per quanto riguarda la gravità e la durata delle infrazioni*

(153) La Commissione ritiene che l'infrazione in questione costituisca un'infrazione particolarmente grave del diritto della concorrenza comunitario, tale da avere un impatto economico notevole. Inoltre, si tratta di un'infrazione in atto in generale dal 1971 e sicuramente dalla data di presentazione alla Commissione, nell'aprile 1989, della denuncia della DSVK.

(154) Benché le parti abbiano sostenuto che le pratiche in questione rientrano nel campo di applicazione dell'esenzione per categoria prevista per gli accordi di fissazione dei prezzi delle conferenze marittime come definito dal regolamento (CEE) n. 4056/86, il campo di applicazione dell'esenzione non può essere più ampio di quello del regolamento stesso. L'articolo 1, paragrafo 2 del regolamento stabilisce che:

«esso concerne unicamente i trasporti marittimi internazionali da o verso uno o più porti comunitari».

(155) Ai fini dell'interpretazione del regolamento (CEE) n. 4056/86, occorre tener presente il principio generale del diritto comunitario ovvero che le deroghe, tra cui le esenzioni per categoria, non devono essere interpretate in senso lato (vedi nota 3 a pagina 26).

(156) Inoltre la relazione della Commissione al Consiglio concernente l'applicazione delle regole della concorrenza comunitaria ai trasporti marittimi del giugno 1994 contiene indicazioni molto chiare circa le conclusioni della Commissione sulla fissazione delle tariffe di trasporto multimodali in generale. Rappresentanti della FEFC hanno scritto alla Commissione esprimendo il loro parere preliminare sulla relazione il 12 agosto 1994.

(157) La Commissione ritiene che i membri della FEFC non potevano ignorare che l'accordo ricadeva nell'ambito dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato e che avrebbero dovuto essere consci del fatto che non rientrava nell'ambito delle esenzioni per categoria per le conferenze marittime o di altre esenzioni. La Commissione ritiene appropriato comminare ammende nel caso specifico.

(158) Nonostante queste conclusioni circa la gravità e la durata dell'infrazione, la Commissione ha tenuto conto del fatto che il sussistere delle pratiche in questione era ampiamente conosciuto e che, per una serie di motivi, i tempi di adozione della presente decisione sono stati più lunghi di quanto sarebbe stato possibile altrimenti. La Commissione ha inoltre preso in considerazione le seguenti circostanze:

i) gli orientamenti della Commissione in tema di fissazione dei prezzi di trasporto multimodale da parte delle conferenze di compagnie di navigazione di linea non erano molto noti prima della presentazione della succitata relazione al Consiglio;

ii) la messa a punto degli orientamenti della Commissione a questo riguardo ha richiesto un certo tempo col risultato che l'istruttoria del caso specifico è durata più del normale e i membri della FEFC non dovrebbero essere penalizzati per questo addizionale lasso di tempo, e

iii) il fatto che la presente decisione è la prima ad applicare le disposizioni del regolamento (CEE) n. 1017/68 ai membri di una conferenza di compagnie di navigazione di linea.

(159) In considerazione di quanto sopra, la Commissione ritiene che il livello delle ammende dovrebbe essere fissato in questo caso ad un livello simbolico per stabilire in modo inequivocabile l'esistenza dell'infrazione e la necessità dell'osservanza, in futuro, delle regole di concorrenza della Comunità da parte delle imprese in questione e da parte di altre imprese impegnate in pratiche equivalenti. Nessuna ammenda deve esse inflitta a Wilh. Wilhelmsen in considerazione della sua estraneità all'infrazione (vedi considerando 151),

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I membri della Far Eastern Freight Conference elencati nell'allegato hanno commesso un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68 concordando prezzi per i servizi di trasporto terrestri forniti all'interno del territorio della Comunità europea ai caricatori congiuntamente ad altri servizi nel quadro di operazioni di trasporto multimodale per l'inoltro di carichi containerizzati tra l'Europa settentrionale e l'Estremo Oriente.

Articolo 2

Le condizioni dell'articolo 5 del regolamento (CEE) n. 1017/68 non sono soddisfatte.

Articolo 3

I membri della Far Eastern Freight Conference elencati nell'allegato sono tenuti a porre fine all'infrazione constatata all'articolo 1.

Articolo 4

Le imprese destinatarie della presente decisione devono astenersi in futuro da qualsiasi accordo o pratica concordata che possa avere un oggetto o un effetto identico o analogo all'accordo di cui all'articolo 1.

Articolo 5

Alle imprese destinatarie della presente decisione sono inflitte, per l'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 1017/68 di cui all'articolo 1, le seguenti ammende:

Compagnie Générale Maritime	10 000 ECU
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ECU
Croatia Line	10 000 ECU
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ECU
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ECU
AP Møller-Maersk Line	10 000 ECU
Malaysian International Shipping Corporation Berhad	10 000 ECU
Mitsui OSK Lines Ltd	10 000 ECU
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ECU
Neptune Orient Lines Ltd	10 000 ECU
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ECU
Orient Overseas Container Line	10 000 ECU
P & O Containers Ltd	10 000 ECU

Articolo 6

Le ammende inflitte all'articolo 5 vanno versate, in ecu, entro tre mesi dalla data della presente decisione sul conto n. 310-0933000-43 intestato alla Commissione delle Comunità europee presso la Banca Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond-Point Schumann 5, B-1040 Bruxelles.

Allo spirare del termine soprammenzionato l'importo di tale ammenda produce di pieno diritto interessi calcolati in base al tasso applicato dall'Istituto monetario europeo alle proprie operazioni in ecu il primo giorno lavorativo del mese nel corso del quale è stata adottata la presente decisione, maggiorato di 3,5 punti percentuali, vale a dire 9,25 %.

Articolo 7

Sono destinatarie della presente decisione le imprese elencate nell'allegato.

La presente decisione costituisce titolo esecutivo a norma dell'articolo 192 del trattato CE.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

ALLEGATO

Compagnie Générale Maritime
22, Quai Gallieni
F-92158 Suresnes Cedex

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft
Postfach 10 26 26
Ballindamm 25
D-20095 Hamburg

Croatia Line
8 Riva
5100 Rijeka
Republic of Croatia

Kawasaki Kisen Kaisha Limited
Hibiya Central Building
2-9 Nishi — Shinbashi — 1 Chome
Minato-ku
Tokio 105
Japan

Lloyd Triestino di Navigazione SpA
Passaggio S. Andrea, 4
I-34123 Trieste

AP Møller-Maersk Line
Esplanaden 50
DK-1098 København K

Malaysian International Shipping Corporation Berhad
2nd Floor Wisma MISC
2 Jalan Conlay
PO Box 10371
50721 Kuala Lumpur
Malaysia

Mitsui OSK Lines Ltd
1-1 Toranomom 2-Chome
Minato-ku
Tokyo 107
Japan

Nedlloyd Lijnen BV
Boompjes 40
NL-3011 XB Rotterdam

Neptune Orient Lines Ltd
456 Alexandra Road
N° 06-00 NOL Building
Singapore 0511
Republic of Singapore

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha
3-2 Marunouchi 2-chome
Chiyoda ku
Tokyo
Japan

Orient Overseas Container Line
30th-31st Floor Harbour Centre
25 Harbour Road
Wan Chai
Hong Kong

P & O Containers Ltd
Beagle House
Braham Street
GB-London E1 8 EP

Wilh. Wilhelmsen Limited A/S
Olav V's G5
POB 1359
N-0161-Oslo

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

riguardante un procedimento a norma dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE

(IV/34.252 — Philips-Osram)

(I testi in lingua olandese e tedesca sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(94/986/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 ed 86 del trattato⁽¹⁾, modificato da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo, in particolare gli articoli 2, 6 ed 8,

vista la domanda di attestazione negativa e la notifica finalizzata all'ottenimento di un'esenzione, presentate il 3 marzo 1992 in applicazione degli articoli 2 e 4 del regolamento n. 17,

vista la richiesta presentata dalle parti il 15 febbraio 1994 di considerare la domanda e la notifica già presentate valide anche ai fini dell'articolo 53 dell'accordo sullo Spazio economico europeo,

vista la ricapitolazione della domanda e della notifica pubblicata⁽²⁾ in applicazione dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17 e dell'articolo 3 del protocollo 21 dell'accordo SEE,

sentito il Comitato consultivo in materia d'intese e di posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

I. I FATTI

A. Introduzione

- (1) Il 3 marzo 1992 la Philips International BV e la Osram GmbH hanno notificato alla Commissione una «Dichiarazione d'intenti» avente per oggetto la conclusione di un accordo relativo alla costituzione di un'impresa comune per la fabbricazione e la vendita di tubi di vetro al piombo (e loro componenti) per lampade ad incandescenza e fluorescenti. L'impresa comune così costituita dovrebbe rag-

gruppare e sviluppare le attuali attività europee delle società fondatrici nel campo dei tubi di vetro al piombo e fornire manufatti di vetro al piombo alle imprese fondatrici ed ai fabbricanti indipendenti di lampade che non dispongano di una sufficiente produzione propria di tale vetro.

- (2) L'impresa comune avrà sede nello stabilimento di Lommel (Belgio) attualmente appartenente alla Philips. I tre forni di questo complesso produttivo verranno adibiti esclusivamente alla produzione di vetro al piombo per lampade e si provvederà ad installare nuove linee di produzione. Al tempo stesso la Philips trasferirà ad altri impianti di sua proprietà le linee di produzione di vetro al piombo per televisori e di tubi di vetro sodico-calcico attualmente installate a Lommel.

L'impianto di Lommel è dotato delle attrezzature necessarie a ridurre il problema delle emissioni inerenti alla fabbricazione di vetro al piombo (emissioni di piombo, ossido di azoto ed antimonio), nella fattispecie filtri elettrostatici ed attrezzature complicate e costose per la conversione selettiva delle frazioni gassose nocive.

- (3) Inoltre la Osram GmbH ha chiuso i propri impianti di Berlino, che avevano raggiunto il termine della loro vita economica e non erano dotati delle summenzionate attrezzature per la riduzione delle emissioni inquinanti.
- (4) Le società fondatrici gestiscono attualmente altre due imprese comuni nel campo dell'illuminazione: la prima, ubicata anch'essa a Lommel e denominata EMGO, produce bulbi per lampade ad incandescenza, mentre la seconda, sita in Argentina, produce vetro. Giova rilevare che la EMGO ha iniziato la sua attività 25 anni fa.

B. Le parti

- (5) *La Philips Lighting Holding BV* (nel prosieguo «Philips») è la holding del gruppo Philips Lighting all'interno del gruppo Philips.

La Philips Electronic NV, la società che è a capo di tutto il gruppo Philips, è una tra le più importanti società al mondo nel campo dell'elettronica. Essa è attiva tra l'altro nel campo degli articoli per illumi-

⁽¹⁾ GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽²⁾ GU n. C 22 del 26. 1. 1994, pag. 4 e GU n. C 267 del 24. 9. 1994, pag. 3.

nazione, degli articoli elettronici di consumo, dei componenti elettronici, dei sistemi di comunicazione, dei semiconduttori, dei prodotti per l'igiene personale, dei sistemi medici e dei piccoli elettrodomestici. Nel 1991 il fatturato complessivo della Philips Electronic NV ammontava a 57 Mrd di HFL, di cui 7,4 provenivano dagli articoli per illuminazione.

In ogni Stato membro della CE la Philips possiede società controllate che si occupano della fabbricazione e/o della vendita di articoli per illuminazione.

Per quanto riguarda i prodotti di vetro al piombo, attualmente la Philips produce tubi di vetro al piombo per lampade in cinque impianti siti in varie parti del mondo. Lommel, il complesso produttivo di cui è previsto il trasferimento all'impresa comune, è l'unico impianto ubicato in Europa ed è di gran lunga il maggior centro di produzione di vetro al piombo di proprietà della Philips. Secondo quanto affermato dalla Philips i suoi impianti extraeuropei (USA, Colombia, India e Pakistan) si occupano unicamente della fabbricazione di lampade destinate al mercato locale per motivi di capacità produttiva.

- (6) *La Osram GmbH* (nel prosieguo «Osram») è una controllata al 100% della società conglomerata Siemens AG. La Osram GmbH si occupa di sviluppare, fabbricare e vendere lampade nonché componenti e materiali per lampade. Nel 1990/91 il fatturato mondiale del gruppo Osram è stato di 2,971 Mrd di DM.

Nel febbraio 1993 la Osram ha acquistato dalla statunitense GTE le attività di quest'ultima nel campo dell'illuminazione, facenti capo alla GTE Sylvania International che è stata ribattezzata Osram Sylvania Inc. Nell'operazione non rientrano le attività delle Sylvania in Europa, che si svolgono attualmente nell'ambito di una società distinta denominata EDIL.

La Osram ha chiuso tutti gli impianti di Berlino per la produzione di tubi di vetro al piombo ed ha inoltre provveduto a vendere entro il maggio 1994 la sua partecipazione nella società britannica GB Glass Lighting, che precedentemente costituiva un'impresa comune con la GE-Thorn Lighting, società che si occupa della produzione di tubi di vetro al piombo e di articoli per lampade.

C. Il mercato

Mercato del prodotto

- (7) Per l'impresa comune il mercato del prodotto è il mercato libero della fabbricazione e della vendita di vetro al piombo per lampade ad incandescenza e fluorescenti; cioè, il mercato in cui si riforniscono i fabbricanti di lampade che non hanno una produzione interna di vetro al piombo. Il vetro al piombo è un semilavorato impiegato nella fabbricazione delle lampade; tipicamente esso contribuisce soltanto per il 2% al prezzo di vendita di una

lampada fluorescente e per il 3% a quello di una lampada ad incandescenza. Il vetro al piombo ha anche altri usi e sotto il profilo tecnologico sembra sussista la possibilità di utilizzare, almeno in certa misura, per la produzione di vetro al piombo per lampade gli impianti destinati alla produzione di vetro al piombo per i tubi catodici dei televisori. Apparentemente tuttavia un tale modo di procedere risulterebbe antieconomico, vista in particolare la scala di produzione necessaria.

Mercato geografico

- (8) Nel valutare il mercato rilevante sotto il profilo geografico occorre tener conto dei seguenti fatti⁽¹⁾:
- Il vetro al piombo può essere trasportato con facilità ed a costi contenuti; presenta un rapporto valore/volume relativamente elevato e le spese di trasporto non rappresentano tipicamente più del 2-3% del costo totale. La sua qualità non si deteriora nel tempo, come avviene invece per altri tipi di vetro, il che permette la costituzione di scorte.
 - Sotto il profilo della domanda queste caratteristiche fanno sì che i fabbricanti di lampade siano in grado di approfittare delle particolari condizioni del mercato a livello mondiale, sicché la continuità dell'offerta riveste un'importanza minore di quella che avrebbe altrimenti, mentre al tempo stesso gli aumenti di prezzo e le variazioni dei tassi di cambio applicabili risultano fattori di notevole importanza. La maggior parte dei fabbricanti di lampade detiene inoltre forti scorte cuscinetto per ragioni connesse all'entità relativamente modesta dell'investimento che ciò richiede ed all'efficienza dei trasporti.
 - Sotto il profilo dell'offerta tanto la Philips (da Lommel) quanto la Osram (da Berlino, fino alla chiusura di tale impianto nel settembre 1992) hanno fornito vetro al piombo a terzi nel SEE (ed al di fuori di esso soprattutto nell'Africa settentrionale ed in Asia). Lo stesso hanno fatto la britannica GB Glass, la tedesca Telux Spezialglas e la statunitense GE; quest'ultima fornisce vetro al piombo alle proprie fabbriche ed a terzi a partire dai propri impianti negli USA ed in Ungheria (Tungfram). Anche la Slovenské Závody Technické Skla (Repubblica slovacca) e la Toshiba (Giappone), infine, effettuano forniture di vetro al piombo nel SEE. La Osram inoltre fornisce attualmente ingenti quantitativi di vetro al piombo nel SEE a partire dalla sua consociata statunitense Osram Sylvania (soprattutto ad ex clienti della GTE Sylvania, ed in particolare alla [...]⁽²⁾). Le importazioni sul mercato libero nel SEE soddi

⁽¹⁾ Per maggiori particolari circa quanto esposto nel seguito, si veda oltre ai considerandi 9 e 10.

⁽²⁾ [...]: Gli spazi vuoti tra parentesi quadre indicano segreti commerciali omissi in applicazione dell'articolo 21, paragrafo 2 del regolamento n. 17.

sfano il 28% ⁽¹⁾ del fabbisogno dei fabbricanti indipendenti di lampade (escludendo da questo calcolo le importazioni facenti capo alla Osram Sylvania ⁽²⁾).

I fabbricanti europei di lampade che non hanno accesso a fonti proprie di vetro al piombo soddisfano il proprio fabbisogno rivolgendosi in misura sempre maggiore, oltre che ai fornitori del SEE (Philips, Telux e/o GB Glass), ai fornitori statunitensi (in particolare GE ed anche Osram Sylvania), oltre che ai fornitori dell'Europa centrale ed orientale (quali la Slovenské Zadovy Technickeho Skla).

In conclusione, considerata l'assenza di significative barriere al commercio di vetro al piombo così come i ridotti costi di trasporto, sotto il profilo geografico il mercato rilevante da prendere in considerazione si estende per lo meno alla Comunità ed agli altri paesi del SEE. Non occorre stabilire se il mercato rilevante sotto il profilo geografico sia effettivamente esteso al mondo intero, poiché le conclusioni della valutazione rimangono invariate anche qualora si faccia riferimento al mercato geografico più ristretto (vale a dire quello del SEE).

Struttura del mercato

- (9) Nel 1990 la produzione mondiale di vetro al piombo è stata di circa 100 000 tonnellate, e negli anni successivi si è attestata stabilmente su questo livello. La produzione europea è di 30 000 tonnellate circa, per un valore complessivo di 33 Mio di ECU circa a prezzi correnti di mercato. Di tale quantità la Philips ha prodotto [...] tonnellate a Lommel e la Osram [...] tonnellate a Berlino, cosicché alla Philips ed alla Osram ha fatto capo il 66% circa della produzione europea di vetro al piombo. Gli altri fabbricanti di primaria importanza in Europa sono l'ungherese Tungsram [un'impresa del gruppo GE ⁽³⁾], con [...] tonnellate nel 1993, la britannica GB Glass, con [...] tonnellate nel 1993, la tedesca Telux Spezialglas GmbH, con [...] tonnellate nel 1991, e la Slovenské Zadovy Technickeho Skla. Tutti i fabbricanti nominati dispongono di capacità produttive di riserva.
- (10) Eccezione fatta per la GB Glass, la Telux e la Slovenské Zadovy Technickeho Skla, i fabbricanti di vetro al piombo sono anche importanti fabbricanti di lampade (ciò vale per la Philips, la Osram e la GE/Tungsram). Sotto questo profilo la produzione di vetro al piombo di questi fabbricanti di lampade è destinata in primo luogo a soddisfare il

proprio fabbisogno. Poiché tuttavia i forni per il vetro al piombo sono di norma in produzione 24 ore su 24 e vengono fermati soltanto per estesi interventi di manutenzione, in pratica è inevitabile che vi siano eccedenze di produzione. Tali eccedenze, insieme alla produzione dei fabbricanti di vetro al piombo che non fabbricano lampade, vengono vendute sul mercato libero alle imprese di piccole e medie dimensioni che fabbricano lampade normali o speciali ⁽⁴⁾ senza disporre di una produzione propria di vetro al piombo.

Le dimensioni del mercato libero del SEE sono state valutate in 4 500 tonnellate circa all'anno. I fornitori che vi operano sono, in ordine di importanza, la Philips [con [...] tonnellate all'anno circa vendute a terzi nel SEE ⁽⁵⁾], la GB Glass (con [...] tonnellate vendute a terzi nel 1993 più altre [...] tonnellate vendute alla GE), la GE/Tungsram (con vendite per [...] tonnellate nel 1993), la Telux Spezialglas GmbH (con vendite di [...] tonnellate all'anno dal 1991 in poi) e la Slovenské Zadovy Technickeho Skla (Repubblica slovacca) (con vendite per [...] tonnellate nel 1992). Prima del 1993 anche la statunitense Sylvania operava in quanto fornitore indipendente di vetro al piombo in Europa, con vendite abbondantemente superiori alle 1 000 tonnellate all'anno. Per quanto riguarda l'impianto berlinese della Osram prima del 1992, in media venivano vendute a terzi [...] tonnellate all'anno, delle quali in realtà soltanto una modesta quota, effettivamente inferiore alle [...] tonnellate, veniva venduta a clienti del SEE ⁽⁶⁾. A questi produttori ⁽⁷⁾ è possibile aggiungere, in quanto futuri fornitori, la società polacca Krosno ⁽⁸⁾ e la ceca Tesla.

- (11) L'impiego del piombo è all'origine di seri problemi di natura ambientale, attualmente risolti mediante l'installazione di filtri ed altre attrezzature di notevole costo nelle fabbriche. Tuttavia, diversi fattori, tra cui in particolare una legislazione sempre più rigorosa in campo ambientale, determinano una crescente pressione per lo sviluppo di nuovi tipi di prodotti sostitutivi del vetro al piombo che non contengano tale metallo. Sotto questo profilo uno degli scopi dell'impresa comune è quello di svolgere un'attività di R&S in questo campo. Molti altri fabbricanti di lampade o di vetro stanno lavorando in quest'area. Questi sono, per lo meno, le americane GE, Corning Glass, Owens Illinois, Schott e le giapponesi Asahi Glass (Co.) e Nippon Electric Glass.

⁽¹⁾ Questa cifra è stata ottenuta sommando i quantitativi venduti, riportati più avanti al punto 10, che fanno capo alla GE/Tungsram ed alla Slovenské Zadovy Technickeho Skla.

⁽²⁾ La massima capacità produttiva della Osram Sylvania è di [...] tonnellate, di cui [...] corrispondono al consumo proprio, [...] vengono vendute a terzi ed il resto, pari a [...] tonnellate circa, va a costituire le riserve. Nel 1993 le importazioni destinate a terzi nel SEE hanno raggiunto le [...] tonnellate circa.

⁽³⁾ La GE produce ulteriori [...] tonnellate negli Stati Uniti e dispone di altre [...] tonnellate di capacità produttiva di riserva.

⁽⁴⁾ I più importanti individuati dalla Commissione sono la svizzera EDIL, la tedesca Lindner, la svedese Lumalampan, le italiane File e Imperia, la svizzera Falma, la tedesca Alba, la francese Guy Daric, la tedesca Portalux e la britannica VCH. Il loro fabbisogno di vetro al piombo varia da poco più di 1 000 tonnellate a qualche dozzina di tonnellate.

⁽⁵⁾ E poco più di [...] tonnellate all'anno a clienti al di fuori del SEE.

⁽⁶⁾ Una parte preponderante di tale quantitativo veniva venduta in Algeria e Turchia.

⁽⁷⁾ La Commissione ha anche potuto rilevare l'importazione di quantità ridottissime di vetro al piombo dalla giapponese Toshiba.

⁽⁸⁾ Secondo quanto affermato dalle parti, la Krosno effettua già adesso forniture nel SEE; la Commissione non dispone tuttavia di elementi per confermare tale asserzione.

- (12) Come si è già detto il vetro al piombo è un semilavorato utilizzato nella fabbricazione di lampade. Quello delle lampade è un mercato maturo per quanto riguarda i tipi normali ad incandescenza e fluorescenti; sul mercato sono peraltro state immesse nuove lampade fluorescenti di tipo compatto e lampade alogene che rappresentano un'alternativa a quelle tradizionali. Sono inoltre in aumento le importazioni di lampade incandescenti a buon mercato provenienti da Ungheria, Cina, India ed altri paesi (in molte circostanze tali lampade sono vendute da grandi catene di vendita al dettaglio come marche proprie). È di conseguenza improbabile che la domanda interna di vetro al piombo delle parti possa registrare un'impennata negli anni a venire; inoltre la domanda di vetro al piombo facente capo a terzi, ed in particolare ai produttori di lampade europei, non è cresciuta negli ultimi anni, cosicché non si ritiene plausibile che possa verificarsi una situazione d'insufficienza dell'offerta, potenzialmente dannosa per i terzi.

D. La dichiarazione d'intenti oggetto della notifica

- (13) Le parti hanno notificato una dichiarazione di intenti nella quale sono enunciati i principi informativi dei loro rapporti e della gestione dell'impresa comune. Tali principi sono vincolanti e verranno applicati non appena l'impresa comune notificata sia stata approvata dalla Commissione. La posizione che la Commissione adotta riguarda tuttavia unicamente l'impresa comune proposta nella forma notificata.
- (14) Elementi principali della dichiarazione d'intenti sono i seguenti:
- L'impresa comune sarà costituita per un periodo iniziale di 30 anni, che verrà prorogato indefinitamente salvo avviso scritto di scioglimento inviato da una parte all'altra con un preavviso di 5 anni.
 - La partecipazione ed il controllo verranno condivisi pariteticamente dai due azionisti. A questo proposito le decisioni più importanti saranno adottate all'unanimità.
 - Il consiglio d'amministrazione dell'impresa comune sarà formato da 4 membri; ogni azionista ne nominerà 2. La gestione corrente della società verrà affidata ad un direttorio di due membri designati dalle parti.
 - Philips ed Osram copriranno con i prodotti dell'impresa comune almeno l'80% del loro fabbisogno europeo di vetro al piombo. La produzione dell'impresa comune eccedente rispetto alla domanda delle parti verrà posta a disposizione di altri clienti, in Europa ed altrove.
 - Qualora la capacità produttiva e l'offerta risultino insufficienti, la società fornirà il vetro al piombo in via prioritaria alle imprese fornitrici, in proporzione alla quota assorbita da ciascuna di esse. A questo proposito le parti hanno dichiarato che l'impresa comune avrà un'eccedenza di capacità produttiva strutturale supe-

riore di 4 000 t all'attuale eccedenza combinata di Philips ed Osram.

- I prodotti dell'impresa comune verranno fatturati alle parti ad un prezzo identico, comprendente le spese di trasporto dalla fabbrica di Lommel alle diverse fabbriche europee di lampade di proprietà delle parti.
- Le due imprese fondatrici si impegnano a non fare concorrenza all'impresa comune in Europa per quanto riguarda la produzione o la vendita di prodotti concorrenziali con il vetro al piombo.
- L'impresa comune utilizzerà l'attuale tecnologia Philips; in contropartita l'impresa comune verserà alla Philips royalties di entità determinata, in funzione delle proprie vendite nette di vetro al piombo.

E. Osservazioni di terzi

- (15) In seguito alle due comunicazioni pubblicate a norma dell'articolo 19, paragrafo 3 del regolamento n. 17 per dare applicazione, rispettivamente, all'articolo 85 del trattato CE ed all'articolo 53 dell'accordo SEE, non sono pervenute osservazioni di terzi.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA

A. Articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE e articolo 53, paragrafo 1 dell'accordo SEE

1. L'impresa comune

- (16) L'impresa comune rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 1 del trattato SEE. Osram GmbH possiede le capacità finanziarie, tecniche e di ricerca sufficienti per creare una nuova unità di produzione di vetro al piombo nel SEE. Pertanto, la creazione dell'impresa comune elimina, almeno a livello potenziale, la concorrenza di Osram GmbH quale produttore indipendente di vetro al piombo nel territorio del SEE. Inoltre, i fabbricanti di lampade, ed in particolare quelli che non dispongono di una produzione propria di vetro al piombo, vedranno ridursi la loro libertà di scegliere tra fornitori alternativi a prezzi concorrenziali. Questi effetti restrittivi risultano di particolare importanza, poiché il numero dei fabbricanti di vetro al piombo nel SEE è ridotto e le società fondatrici della nuova impresa detengono una quota elevata del mercato di tale vetro.
- (17) La Commissione ha valutato la possibilità che l'impresa comune metta le parti in grado d'impedire ai suddetti fabbricanti indipendenti l'accesso alle forniture di vetro al piombo. Essa è giunta alla conclusione che tale possibilità non sussiste, in particolare per i motivi seguenti: l'eccesso di capacità esistente non soltanto nel SEE ma anche in altre zone, quali gli USA; le caratteristiche del prodotto, che lo rendono facilmente trasportabile; l'importanza ridotta dei costi di trasporto e l'esistenza di un buon numero di fornitori alternativi, in essere ed in potenza, all'interno ed all'esterno del SEE.

(18) L'impresa comune avrà inoltre qualche effetto limitato di ricaduta per quanto riguarda il mercato delle lampade, sul quale le parti risultano di gran lunga i principali fornitori europei, con una quota di due terzi del mercato, e sono in diretta concorrenza in tutti i segmenti. L'impresa comune determina una limitata standardizzazione dei costi di produzione: le parti avranno costi unitari identici per le componenti a base di vetro al piombo, che rappresentano il 2-3% del costo di una lampadina (ad incandescenza o fluorescente); inoltre le parti fabbricano già ora in comune ampole per lampade ad incandescenza (che rappresentano il 7,5-8% circa del costo di tali lampade). Questo effetto di standardizzazione risulta in certa misura rafforzato dal sistema di condivisione dei costi di trasporto, che ripartisce in parti uguali tra le parti i costi globali di trasporto al chilogrammo, che contribuiscono per il 2% al prezzo di costo del vetro al piombo⁽¹⁾. Tuttavia, visto lo scarsissimo rilievo del vetro al piombo ai fini del costo di produzione delle lampade, si ritiene che tale standardizzazione non sia sufficientemente significativa per costituire una restrizione della concorrenza. Tale considerazione trova conferma nel fatto che mancano gli elementi per ritenere che la costituzione dell'impresa comune possa influenzare significativamente in qualunque modo le condizioni di concorrenza sul mercato delle lampade, nel quale le parti continuano ad essere dirette concorrenti l'una dell'altra. Parimenti, niente lascia ipotizzare un allentarsi della concorrenza sul mercato delle lampade, data la crescente pressione sul mercato del SEE delle lampade d'importazione provenienti dall'esterno ed in particolare la presenza diretta nel SEE della GE (di cui fanno parte la Tungstam e la Thorn), che è il principale produttore mondiale e controlla il 20% circa del mercato SEE, e della EDIL (la ex Sylvania Europe, diventata una società indipendente che si è aggiudicata una quota significativa del mercato SEE, pari al 10% circa), oltre che di un gran numero di piccoli e medi produttori.

2. Disposizioni contrattuali

- (19) La dichiarazione d'intenti comprende diverse disposizioni il cui effetto è parimenti quello di restringere la concorrenza:
- la disposizione relativa all'astensione delle parti dal farsi concorrenza, valida per l'intera durata dell'accordo;
 - l'obbligo per le fondatrici di soddisfare la maggior parte del proprio fabbisogno di vetro al piombo in Europa facendo ricorso all'impresa comune;
 - la preferenza accordata alle fondatrici (in proporzione alla quota assorbita da ciascuna di esse) qualora la capacità produttiva e l'offerta risultino insufficienti.

⁽¹⁾ In termini di rapporto percentuale tonnellata/prezzo, il sistema di condivisione dei costi di trasporto si traduce effettivamente in un lieve svantaggio di costo per la Philips ed un lieve vantaggio di costo per la Osram.

(20) Tutte le restrizioni di cui al punto 19 risultano accessorie alla costituzione ed al buon funzionamento dell'impresa comune. Sotto questo profilo esse vengono giudicate alla stregua di una parte integrante dell'impresa comune e di conseguenza non verranno valutate separatamente dalla stessa impresa comune ai fini dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 1 dell'accordo SEE.

- La clausola relativa all'astensione dalla concorrenza reciproca è espressione del durevole impegno di ciascuna fondatrice nei confronti dell'altra e dell'impresa comune. Esso riguarda inoltre unicamente le attività europee, cosicché ad esempio la Osram Sylvania Inc. non soltanto non ha alcun obbligo di astenersi dal vendere i propri prodotti nel SEE a clienti vecchi o nuovi, ma di fatto essa già adesso vende nel SEE.
- L'obbligo fatto alle fondatrici di ricorrere all'impresa comune per soddisfare la maggior parte del proprio fabbisogno di vetro al piombo in Europa garantisce un carico produttivo efficiente ed economico dell'impresa comune, il che risulta di particolare importanza, dato che i forni producono vetro al piombo 24 ore su 24. Tale uso della capacità produttiva dell'impresa comune garantisce la certezza per quanto riguarda i costi, la qualità e la continuità delle forniture di tale vetro alle imprese fondatrici e a terzi. Ciò risulta parimenti nell'interesse delle fondatrici, alle quali il prodotto verrà fornito al prezzo di costo, dato che un maggior uso della capacità produttiva contribuirà a ridurre il costo unitario di produzione del vetro al piombo.
- Per quanto riguarda la preferenza da accordare alle fondatrici, per quanto tale clausola sia potenzialmente atta a produrre un effetto restrittivo qualora l'attuale situazione eccedentaria del mercato del vetro al piombo nel SEE si trasformasse in una di scarsità, essa può venir accettata come accessoria poiché l'impresa comune viene costituita per essere l'unità produttiva interna nel SEE delle due fondatrici, le quali vi investono denaro. Qualsiasi unità interna per la produzione di vetro al piombo accorda la priorità alla domanda proveniente dal fabbricante di lampade cui appartiene e vende sul mercato libero unicamente la produzione eccedentaria, non utilizzata dall'impresa madre. Come si è già detto, un'eccedenza della produzione risulta inevitabile, poiché i forni operano di norma 24 ore al giorno ed i costi di produzione risultano tanto più bassi quanto maggiore è lo sfruttamento degli impianti. Sotto questo profilo la capacità della nuova unità supererà superiore alla capacità combinata di cui precedentemente disponevano le due fondatrici nel SEE, e tanto la Philips quanto l'Osram hanno dichiarato che continueranno ad avere interesse a che l'impresa comune fornisca vetro al piombo a terzi nella più ampia misura possibile. Esse hanno inoltre dichiarato anche che in situazioni d'emergenza (ad es. rottura di un forno) l'impresa comune onorerà indistinta-

mente i contratti d'acquisto delle fondatrici e dei terzi, in proporzione alla quota assorbita da ciascun cliente prima dell'emergenza.

- (21) Le disposizioni accessorie vengono di norma accettate per un lasso limitato di tempo. Nel presente caso tuttavia tali disposizioni vengono accettate in quanto accessorie per l'intera durata dell'esenzione concessa all'impresa comune per mezzo della presente decisione.

B. Effetti sugli scambi intracomunitari nonché su quelli tra gli Stati membri e i paesi dell'EFTA

- (22) L'impresa comune avrà ripercussioni apprezzabili sugli scambi intracomunitari di vetro al piombo oltre che su quelli tra Stati membri e paesi dell'EFTA, poiché si riferisce alla fabbricazione comune di un prodotto che verrà venduto nell'intero SEE e che è molto importante, in quanto prodotto intermedio, per i produttori indipendenti di lampade.

C. Conclusioni in relazione all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE ed all'articolo 53, paragrafo 1 dell'accordo SEE

- (23) In conclusione si ritiene che la costituzione dell'impresa comune rientri nel campo d'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato e dell'articolo 53, paragrafo 1 dell'accordo SEE. Gli effetti restrittivi sulla concorrenza e sugli scambi intracomunitari nonché su quelli tra Stati membri e paesi dell'EFTA vengono considerati sensibili, vista in particolare la forte posizione di cui godono le fondatrici sul mercato in questione.

D. Articolo 85, paragrafo 3 del trattato CE e articolo 53, paragrafo 3 dell'accordo SEE

- (24) Se ed in quanto rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 1 dell'accordo SEE, la dichiarazione d'intenti notificata soddisfa le condizioni per l'esenzione stabilite nell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato CE e nell'articolo 53, paragrafo 3 dell'accordo SEE.

Miglioramento della produzione o della distribuzione

- (25) L'impresa comune determina una razionalizzazione della produzione in quanto consente alla Osram di eliminare il proprio impianto berlinese, ormai obsoleto, ed alla Philips di trasferire da Lommel ad altre fabbriche di vetro del gruppo alcune produzioni diverse dal vetro al piombo. Essa renderà possibile una maggiore flessibilità in termini di quantità e tipi di prodotti⁽¹⁾ e ridurrà il rischio di guasti degli impianti, oltre ad avere una capacità produttiva sostanzialmente più elevata di quella derivante dalla somma delle capacità di produzione

di vetro al piombo di cui disponevano nel SEE le fondatrici prima della sua costituzione. L'impresa comune comporterà un impiego complessivo d'energia inferiore e migliorerà le prospettive di attuazione dei programmi di riduzione dei consumi energetici e dell'emissione di effluenti.

Inoltre le parti concentreranno nei laboratori della Philips le proprie attività di R&S, realizzando risparmi ed economie di scala e potendo concentrare le proprie energie per affrontare adeguatamente il compito comune di sviluppare materiali esenti da piombo.

- (26) Le parti hanno fornito dati dai quali risulta un risparmio annuo per il vetro al piombo di [...] Mio di HFL ([...] Mio di ECU) per la Philips e di [...] Mio di DM ([...] Mio di ECU), per la Osram, con un ulteriore risparmio di [...] DM ([...] Mio di ECU) per la Osram nel campo delle attività di R&S. Tali risparmi fanno in particolare capo all'ampliamento della gamma produttiva, alla razionalizzazione, alla diminuzione delle spese generali, ad un impiego flessibile dei forni disponibili, ad una riduzione dei costi energetici ed ambientali ed alla collaborazione nelle attività di R&S riguardanti i sostituti del vetro al piombo. L'importanza relativa di questi dati può venire apprezzata pienamente soltanto prendendo in considerazione il fatto che il prezzo di mercato del vetro al piombo è di circa 2,5 HFL (1,16 ECU) al chilogrammo; i risparmi menzionati equivarranno pertanto a quasi 1 800 tonnellate di vetro al piombo all'anno a prezzi di mercato, corrispondenti al 10% circa della produzione annua complessiva delle parti prima della costituzione dell'impresa comune, ed al 7% circa della sua capacità produttiva massima (pari a 26 000 tonnellate all'anno). Ai fini esemplificativi, si noti che tale quantitativo supera di gran lunga il fabbisogno annuo di vetro al piombo del più importante fabbricante indipendente di lampade del SEE.

Vantaggi per i consumatori

- (27) L'impiego d'impianti più puliti determinerà una diminuzione dell'inquinamento atmosferico e di conseguenza vantaggi tanto diretti quanto indiretti per i consumatori, derivanti dalla riduzione delle negative diseconomie esterne. Tale effetto positivo risulterà considerevolmente rafforzato qualora le attività di R&S in questo campo rendano possibile l'impiego di materiali esenti da piombo.

Inoltre i vantaggi in termini di costo derivanti dai miglioramenti sopra menzionati verranno trasferiti ai consumatori sotto forma di una pressione al ribasso sul prezzo delle lampade, il quale ha continuato a diminuire a causa, in particolare, dello sviluppo di nuovi tipi più moderni di lampade e della concorrenza dei paesi dell'Europa centrale ed orientale.

(1) Sotto questo profilo l'impresa comune sarà dotata di 3 forni e 7 linee di produzione, laddove l'attuale impianto Philips dispone di un forno e 4 linee di produzione dedicate alla produzione di vetro al piombo per lampade e la Osram disponeva di un forno e 2 linee di produzione nel proprio impianto di Berlino.

Carattere indispensabile delle restrizioni

- (28) L'impresa comune risulta indispensabile per conseguire i miglioramenti prospettati dalla dichiarazione d'intenti in termini di razionalizzazione, flessibilità, risparmi energetici e finanziari, con divisione delle attività di R&S e riduzione delle emissioni.

Per la Osram, una possibile alternativa all'impresa comune sarebbe stata di costruire una nuova unità di produzione. Tuttavia, ciò avrebbe rappresentato un investimento sproporzionatamente alto e rischioso, considerando i tempi necessari per rendere operativa la nuova unità e considerando le risorse finanziarie necessarie non solo per costruire la nuova fabbrica ma anche per installare le apparecchiature necessarie per ottemperare ai requisiti di protezione ambientale. A questo riguardo, l'attuale stabilimento della Philips può essere adottato molto più rapidamente e dispone già delle apparecchiature per la protezione dell'ambiente.

Un'altra possibile alternativa all'impresa comune per la Osram sarebbe stata quella di concludere con la Philips (ed eventualmente con altri fornitori) un accordo a lungo termine di fornitura. La Osram ha tuttavia esplicitamente dichiarato di non essere interessata ad un accordo di questo tipo, poiché l'avrebbe posta in una situazione di accentuata dipendenza. Per quanto riguarda la Philips, un tale accordo potrebbe non averle dato sicurezza sufficiente ad indurla a compiere in proprio gli investimenti che ha ora effettuato. Ciò risulta tanto più vero in quanto il mercato in questione presenta dimensioni limitate e un carattere maturo, cosicché i miglioramenti derivanti dall'impresa comune potrebbero non essere stati conseguiti. Il ricorso a tale alternativa avrebbe pertanto molto plausibilmente determinato la disponibilità per terzi di una quantità di vetro al piombo considerevolmente inferiore a quella che sarà disponibile grazie all'impresa comune, la cui capacità risulterà effettivamente superiore alla somma delle precedenti capacità delle fondatrici nel SEE.

Per quanto riguarda la possibilità che la Osram ottenga forniture dai suoi impianti statunitensi della Sylvania, basta far notare che la capacità eccedente della Sylvania negli Stati Uniti non consente alla Osram di soddisfare integralmente il proprio fabbisogno di vetro al piombo sul mercato europeo.

La concorrenza non verrà eliminata

- (29) Per quanto riguarda la disponibilità di vetro al piombo, i fabbricanti europei di lampade in generale, ed in particolare quelli indipendenti che non dispongono di una propria fonte d'approvvigionamento per il vetro al piombo, possono senza difficoltà ordinare componenti a base di vetro al piombo fabbricati secondo le loro precise specifiche non soltanto ai fornitori alternativi già operanti nell'Unione europea (quali la GB Glass e la Telux Spezialglas), ma anche a fornitori alternativi, in essere ed in potenza, ubicati al di fuori di essa.

Come si è già rilevato, nella prima categoria rientrano la Tungram, la GE, la Slovenské Závody Technické Skla, la Toshiba e addirittura la Osram Sylvania, a cui non è vietato vendere nell'Unione europea, e nella seconda categoria rientrano la Krosno e la Tesla. Tutte queste imprese dispongono di considerevoli eccedenze di capacità produttiva.

Inoltre diversi di questi fabbricanti indipendenti di lampade hanno dichiarato che prendono le proprie decisioni in materia di acquisti di vetro al piombo soprattutto in funzione del tasso di cambio delle valute in questione.

In base a quanto esposto e vista la situazione attuale, caratterizzata da un eccesso di capacità produttiva di vetro al piombo tanto nella Comunità europea quanto in altre regioni del mondo, tra cui perlomeno gli Stati Uniti, si è giunti alla conclusione che l'impresa comune non limita in misura significativa la continuità a lungo termine dell'offerta a terzi facente capo a diverse fonti alternative, in particolare per quanto riguarda quei fabbricanti di lampade che non dispongono di fonti d'approvvigionamento proprie.

- (30) Infine, se l'impresa comune dovesse sviluppare con successo dei prodotti alternativi senza piombo, il fatto che molti altri produttori di lampade o di vetro sono attivi in questo settore e, addirittura, detengono dei brevetti, garantisce che, in futuro, vi saranno varie fonti di approvvigionamento alternative.

Conclusioni

- (31) Si è giunti pertanto alla conclusione che sussistano tutte e quattro le condizioni stabilite per la concessione di un'esenzione a titolo individuale per quanto riguarda la costituzione dell'impresa comune in forza dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 3 dell'accordo SEE.

E. Durata dell'esenzione

- (32) A norma dell'articolo 8 del regolamento n. 17, una decisione in applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato CE (e del protocollo 21 dell'accordo SEE per quanto concerne l'articolo 53, paragrafo 3 di detto accordo) ha validità per un periodo determinato. A norma dell'articolo 6 dello stesso regolamento, la data in cui tale decisione entra in vigore non può essere anteriore a quella della notificazione. Pertanto la decisione nel caso in esame dovrà avere efficacia dalla data in cui è stata espedita la procedura di notifica, vale a dire dal 3 marzo 1992, sino al 2 marzo 2002 per quanto riguarda l'impresa comune costituita da Philips ed Osram. Ciò consentirà alla Commissione di riesaminare il caso in un momento in cui i conclamati vantaggi dell'impresa comune avranno avuto un periodo ragionevolmente lungo di tempo per concretarsi,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

dell'impresa comune per tutto il periodo dell'esenzione disposta dall'articolo 1.

Articolo 1

In applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3 del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 3 dell'accordo SEE, le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 1 dell'accordo SEE sono dichiarate inapplicabili, per il periodo che va dal 3 marzo 1992 al 2 marzo 2002, all'impresa comune che la Philips Lighting Holding BV e la Osram GmbH intendono costituire in base alla loro dichiarazione d'intenti notificata alla Commissione, da Philips International BV e Osram GmbH.

Articolo 2

L'obbligo per le imprese Philips Lighting Holding BV e Osram GmbH di astenersi dalla concorrenza reciproca, l'obbligo di ricorrere all'impresa comune per soddisfare la maggior parte del proprio fabbisogno di vetro al piombo e la preferenza da accordare alle imprese stesse sono da considerarsi come restrizioni accessorie alla costituzione

Articolo 3

Sono destinatarie della presente decisione:

Philips Lighting Holding BV
c/o Philips International BV
Corporate Legal Department
Building VO-1
Groenewoudseweg 1, PO Box 218
NL-5600 MD Eindhoven

Osram GmbH
Rechtsabteilung
Wittelsbacherplatz 2
D-80333 München 2

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

relativa ad un procedimento in forza dell'articolo 85 del trattato CE

(IV/32.948 — IV/34.590: Tretorn ed altri)

(I testi in lingua danese, tedesca, inglese, francese, italiana e olandese sono i soli facenti fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(94/987/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento d'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ⁽¹⁾, modificato da ultimo dall'atto di adesione della Spagna e del Portogallo, in particolare l'articolo 3 e l'articolo 15, paragrafo 2,

vista la decisione della Commissione, del 14 maggio 1993, di avviare il procedimento,

dopo aver dato alle imprese interessate la possibilità di manifestare il proprio punto di vista relativamente agli addebiti sollevati dalla Commissione, conformemente all'articolo 19, paragrafo 1 del regolamento n. 17 e al regolamento n. 99/63/CEE della Commissione, del 25 luglio 1963, relativo alle audizioni previste all'articolo 19, paragrafi 1 e 2 del regolamento n. 17 del Consiglio ⁽²⁾,

sentito il comitato consultivo in materia d'intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

A. I FATTI

I. LE PARTI

- (1) La Tretorn AB è una società industriale svedese. Essa opera nella CE sul mercato delle palle da tennis tramite la sua consociata irlandese Tretorn Sport Ltd. Nel 1991 il fatturato della Tretorn AB ammontava a circa 16,5 Mio di ECU.
- (2) La Tretorn Sport Ltd, denominata in appresso «Tretorn», è un'impresa controllata dalla Tretorn AB che produce palle da tennis. Nel 1992 il

fatturato della Tretorn ammontava a circa [...] ⁽³⁾ ECU.

- (3) La Formula Sport International Ltd, denominata in appresso «Formula», è stata fino al 1989 il distributore esclusivo della Tretorn nel Regno Unito.
- (4) La Fabra SpA, denominata in appresso «Fabra», era il distributore esclusivo della Tretorn in Italia fino al primo trimestre 1993.
- (5) La Tenimport SA, denominata in appresso «Tenimport», era il distributore esclusivo della Tretorn in Belgio.
- (6) La Zürcher AG, denominata in appresso «Zürcher», è il distributore esclusivo della Tretorn in Svizzera.
- (7) La Van Megen Tennis BV, denominata in appresso «Van Megen», è il distributore esclusivo della Tretorn nei Paesi Bassi.

II. IL MERCATO DELLE PALLE DA TENNIS

- (8) Questo mercato presenta una struttura oligopolistica: quattro produttori detengono una quota preponderante (l'80 % circa) del mercato comunitario delle palle da tennis di prima qualità:
- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| — Dunlop Slazenger International: | 39 % |
| | (Dunlop 28 %, Slazenger 11 %), |
| — Dunlop France: | 19 %, |
| — Penn: | 16 %, |
| — Tretorn: | 11 % |

Queste percentuali corrispondono a stime della Dunlop Slazenger International e si riferiscono al 1986 (vedi decisione 92/261/CEE della Commissione) ⁽⁴⁾. La Commissione non ha nessun motivo per ritenere che un cambiamento significativo sia intervenuto nel frattempo. La Tretorn orienta le

⁽¹⁾ GU n. 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

⁽²⁾ GU n. 127 del 20. 8. 1963, pag. 2268/63.

⁽³⁾ [...]: Omissis in forza dell'articolo 21 del regolamento n. 17, relativo al segreto d'affari.

⁽⁴⁾ GU n. L 131 del 16. 5. 1992, pag. 32.

proprie vendite soprattutto verso il mercato europeo.

- (9) I produttori ritengono che non vi siano seri ostacoli di natura tecnologica all'accesso al mercato. Gli ostacoli esistenti sono piuttosto di carattere economico e riguardano i volumi produttivi necessari per garantire la redditività e la presenza sul mercato di un numero ridotto di solide imprese, con un notevole grado di fedeltà alla marca, grazie anche al patrocinio di importanti manifestazioni sportive e alla pratica delle associazioni nazionali di attribuire ai prodotti di determinate marche la qualifica di «palla da tennis ufficiale».
- (10) Sebbene le diverse «palle da tennis di prima qualità» siano perfettamente fungibili, la fedeltà alla marca fa sì che il livello di sostituzione risulti molto inferiore al previsto. Inoltre, l'elasticità della domanda rispetto al prezzo è scarsa.

III. IL SISTEMA DISTRIBUTIVO TRETORN

- (11) La Tretorn AB si avvale delle proprie controllate per provvedere alla distribuzione in Germania ed in Danimarca; negli altri Stati membri la Tretorn AB o le sue controllate hanno organizzato una rete di distributori esclusivi.

IV. FONDAMENTO DEGLI ADDEBITI

- (12) Sulla base delle informazioni disponibili, la Commissione ha effettuato indagini negli uffici di diverse società produttrici di palle da tennis, tra cui quelli della Tretorn. Da tali indagini sono emersi documenti e corrispondenza comprovanti che la Tretorn ha ostacolato attivamente le importazioni parallele dei suoi prodotti nella Comunità.

V. DIVIETO GENERALE DI ESPORTARE ED OSTACOLI FRAPPOSTI DALLA TRETORN ALLE IMPORTAZIONI PARALLELE

- (13) A decorrere almeno dal 1987, la Tretorn ha introdotto, di concerto con i suoi distributori esclusivi all'interno e all'esterno della Comunità, un divieto all'esportazione nel suo sistema di distribuzione esclusivo ed ha predisposto una serie di meccanismi intesi a dare attuazione ed a rafforzare tale divieto.
- (14) Tali meccanismi consistono in relazioni ed indagini sistematiche sui casi di importazione parallela; la marcatura di prodotti per identificare l'origine delle importazioni parallele; la sospensione delle forniture a specifici mercati per prevenire reali o potenziali importazioni parallele.
- (15) Sul piano generale, l'intento della Tretorn di attuare tutti i provvedimenti di cui sopra è provato da un telefax inviato dalla Tretorn AB alla Zür-

cher, suo distributore svizzero, il 6 giugno 1989, in cui la Tretorn AB afferma:

«... la nostra politica è quella di proteggere ciascuno dei nostri distributori dalle importazioni provenienti dal mercato grigio. Per ridurre al minimo questi scambi sul mercato grigio noi abbiamo anche ... attuato diversi controlli, ideato nuovi imballaggi, rifiutato diversi ordinativi, ecc.

... siamo sempre disposti ad ascoltare nuove idee e proposte circa possibili metodi per porre un freno a questi scambi.»

1. Divieto d'esportazione

- (16) Da vari documenti risulta l'esistenza di un accordo o di una pratica concordata tra la Tretorn ed il suo distributore britannico, per impedire l'approvvigionamento di rivenditori che avrebbero potuto alimentare le esportazioni parallele.
- (17) In un telescritto datato 13 febbraio 1987, inviato a Formula, la Tretorn l'ha espressamente diffidato dal rifornire la Newitt Ltd (in appresso «Newitt») di York. La Tretorn informava inoltre la Formula che la Dunlop Slazenger International Ltd (in appresso «DSI») aveva già cessato di approvvigionare la Newitt ed aveva ridotto le proprie forniture alla JJB (un altro potenziale esportatore parallelo di dimensioni più modeste).
- (18) La Newitt e la JJB erano state nuovamente evocate in una riunione tra la Tretorn, e la Formula, svoltasi a Wellebourne il 18 febbraio 1987, in cui la Tretorn dichiarava che le relazioni tra la Formula e la Tretorn sarebbero state compromesse se le palle fornite alla Formula fossero apparse in altri mercati europei in seguito ad importazioni parallele. La Formula assicurava che non avrebbe rifornito nessun cliente che intendesse esportare.
- (19) Con un telefax del 17 aprile 1987 la Tretorn informava la Formula che in certi punti di vendita al dettaglio svizzeri erano apparse palle a basso prezzo provenienti da esportazioni parallele. Dai codici di data risultava che esse erano state fornite tutte alla Formula. Con lettera del 6 maggio 1987 la Formula assicurava la Tretorn che le forniture tramite la Newitt non avrebbero più costituito un problema.
- (20) Il fatto che il divieto generale di esportazione era frutto di un accordo tra la Tretorn ed il suo distributore e non di un'azione unilaterale della Tretorn è provato in parte dalla seguente corrispondenza: lettera del 7 novembre 1986 inviata dalla Formula alla Newitt, telex del 20 gennaio 1987 inviato dalla Formula alla Newitt, lettere del 6 e dell'11 maggio 1987 inviate dalla Formula alla Tretorn.

Con lettera del 7 novembre 1986 la Formula informava la Newitt che la sua «preoccupazione

immediata è quella di riuscire ad affermarsi sul mercato britannico e non quella di promuovere attivamente le vendite destinate ai mercati esteri, poiché indubbiamente ciò potrebbe intralciare la rete già esistente della Tretorn».

Con il telex del 20 gennaio 1987 la Formula informava la Newitt che il suo accordo di distribuzione con la Tretorn AB vietava le esportazioni in «determinati paesi europei» e suggeriva alla Newitt di «fornire chiarimenti circa ogni vendita potenzialmente destinata all'esportazione», in tali casi la Formula avrebbe provveduto «all'occorrenza, ad inviare direttamente i beni nei paesi che non danno luogo a conflitti d'interesse con la rete di distribuzione organizzata dalla Tretorn.»

Nella lettera inviata alla Tretorn l'11 maggio 1987 la Formula dichiarava che un ordine della Newitt era stato accettato a condizione che le palle potessero essere rivendute unicamente sul mercato britannico. La fattura della Formula recava la dicitura «Destinate alla rivendita unicamente nel territorio del Regno Unito». Nella stessa lettera la Formula s'impegnava a cessare di rifornire la Newitt.

- (21) Anche dopo aver ricevuto queste assicurazioni dalla Formula, che dimostrano chiaramente la sua partecipazione all'accordo relativo al divieto di esportazione, la Tretorn non aveva la certezza che la Formula non avrebbe più rifornito la Newitt e provvedeva pertanto a sostituire il distributore per il Regno Unito (nota interna della Tretorn dell'11 maggio 1987).

2. Relazione ed indagini sulle importazioni parallele

- (22) La Tretorn stessa o la sua rete di distribuzione segnalavano i nomi dei responsabili ogniqualvolta risultava provata un'importazione parallela.
- (23) Si rinvia rispettivamente ai telefax del 6 giugno 1989 e del 17 aprile 1987, citati ai precedenti considerandi 15 e 19.
- (24) Nel luglio 1987 la Van Megen informava la Tretorn che le palle Tretorn «stavano ricomparendo» nei Paesi Bassi. La Tretorn chiedeva alla Van Megen di trasmetterle il numero di codice, per consentirle di scoprire «il paese di provenienza dell'invio» (telefax inviato dalla Tretorn alla Tretorn AB in data 16 luglio 1987).
- (25) In una nota interna della Tretorn, datata 20 giugno 1988, si affermava che la Van Megen doveva far fronte ad importazioni parallele provenienti da due fonti differenti, per le quali sperava di avere i codici di data.
- (26) Con un telefax datato 15 novembre 1988 la Fabra informava la Tretorn di avere individuato un importatore parallelo in Italia; la Fabra aveva effet-

tivamente ottenuto una fattura da un cliente il quale aveva acquistato uno scatolone di palle da detto importatore parallelo e chiedeva alla Tretorn il suo parere. La Tretorn rispondeva con un telefax datato 21 novembre 1988, nel quale si richiedevano informazioni circa il tipo di imballaggio e la fornitura iniziale, che la Fabra forniva con telex datato 24 novembre 1988.

- (27) Con un telex datato 5 dicembre 1988 la Fabra forniva alla Tretorn il nome di un altro importatore parallelo italiano.
- (28) In un telefax datato 10 gennaio 1989 la controllata tedesca della Tretorn riferiva che un «esportatore tedesco» aveva cercato di acquistare le palle Tretorn. Di fronte al rifiuto di vendita della controllata l'esportatore aveva manifestato l'intenzione di acquistare palle Tretorn direttamente negli Stati Uniti d'America. La Tretorn tedesca ne informava pertanto la Tretorn AB, chiedendole di trasmettere l'informazione alla Tretorn negli Stati Uniti d'America, per impedire qualsiasi vendita a tale presunto esportatore parallelo.
- (29) In una riunione tenutasi il 22 febbraio 1989 tra la Fabra e la Tretorn, come risulta dal verbale, la Fabra si dichiarava preoccupata per l'annullamento di ordini provocati dalle importazioni parallele. In tale circostanza veniva deciso che la Fabra avrebbe informato immediatamente la Tretorn di qualsiasi peggioramento della situazione.
- (30) Con un telefax datato 27 febbraio 1989 la Tenimport informava la Tretorn dell'esistenza di esportazioni parallele di palle destinate all'Italia attraverso il Belgio e manifestava la propria preoccupazione per i prezzi notevolmente più bassi offerti dalla Tretorn agli altri distributori.
- (31) In seguito al telefax della Tenimport datato 27 febbraio 1989 la Tretorn domandava alla Fabra (con un telex datato 28 febbraio 1989) informazioni relative all'importatore parallelo. Nel telex si affermava che la Tretorn stava controllando attivamente la situazione per garantire che l'operatore in questione non ricevesse alcuna importazione parallela. Con un telefax inviato dalla Fabra alla Tretorn lo stesso giorno la Fabra rispondeva di non essere stata in grado di rintracciare l'importatore parallelo e domandava pertanto maggiori informazioni.
- (32) In un telefax datato 21 marzo 1989 la Fabra identificava il cosiddetto «parallelo» in Francia, fornendone anche l'indirizzo, e domandava un'indagine.
- (33) Dal verbale di una riunione tenutasi il 5 aprile 1989 risulta che la Tretorn si era accordata con la Fabra per spartire i costi di un'indagine che consentisse di stabilire quale dei suoi clienti francesi stesse esportando in Italia, essendo «entrambe le parti interessate» alla cosa.
- (34) In un telefax datato 6 giugno 1989 la Tretorn AB si lamentava con la Tretorn tedesca che palle

destinate all'esercito statunitense in Germania fossero finite in Svizzera, provocando «seri problemi» alla Tretorn ed al suo distributore svizzero. Nell'informare la Tretorn tedesca che la Tretorn AB annullava il proprio contributo alla commercializzazione di queste palle, quest'ultima chiedeva d'indagare per stabilire «come ciò fosse potuto succedere» e di decidere quali provvedimenti si dovessero prendere.

3. Marcatura dei prodotti

- (35) Dalla prove in possesso della Commissione risulta chiaramente che la Tretorn marcava le proprie palle da tennis con codici di data tali da consentire d'identificare l'origine delle importazioni parallele. Nella corrispondenza della Tretorn si riscontrano numerosi riferimenti a questi codici ed al loro impiego. La Tretorn, inoltre, riconosce di aver utilizzato imballaggi diversi allo scopo di rendere meno allettanti le esportazioni parallele.
- (36) Con una lettera datata 13 aprile 1987 la Zürcher informava la Tretorn dell'esistenza d'importazioni parallele in Svizzera e forniva specifici codici di data, richiedendo l'intervento della Tretorn.
- (37) In un telefax inviato alla Formula in data 17 aprile 1987 la Tretorn rilevava che i codici di data riportati sulle palle importate parallelamente in Svizzera indicavano la loro provenienza da una fornitura fatta alla Formula.
- (38) Con un telefax datato 15 maggio 1987 la Tretorn informava la Formula che i codici di data dimostravano chiaramente che le palle fornite alla Formula finivano in Svizzera nell'ambito di importazioni parallele e concludeva che la Formula era colpevole di aver venduto alla Newitt.
- (39) Dal verbale di una riunione tra la Tretorn e la Fabra, tenutasi il 6 ottobre 1988, risulta che la Tretorn era d'accordo per preparare un autoadesivo da apporre sugli imballaggi contenenti le palle per indicare che la Fabra era il distributore della Tretorn. Nel verbale si afferma parimenti che questo dispositivo avrebbe consentito ai venditori della Fabra d'individuare le importazioni parallele presso i rivenditori.
- (40) In una lettera datata 17 marzo 1989 la Fabra forniva alla Tretorn precisazioni circa i codici riportati sugli imballaggi di palle vendute da importatori paralleli, con la chiara intenzione che questi dati servissero ad individuare l'origine delle palle da tennis.
- (41) In un comunicato interno della Tretorn datato 17 aprile 1989 si dichiara che il colore dell'imballaggio Tretorn destinato al mercato americano era stato cambiato per differenziare tali imballaggi da quelli delle palle destinate al mercato europeo. Tretorn, tuttavia, non crede che ciò possa «porre

rimedio al problema» delle riesportazioni delle palle dagli Stati Uniti d'America verso l'Europa, acuitosi in «misura mai verificatasi prima, nonostante tutti gli sforzi fatti dai nostri colleghi statunitensi per controllare/bloccare tali riesportazioni».

- (42) Nel telefax del 6 giugno 1989, già citato al considerando 15, si fa riferimento alla progettazione di nuovi imballaggi come provvedimento per impedire le importazioni parallele.
- (43) Analogamente, in una rassegna di mercato non datata (presumibilmente risalente all'inizio del 1988), la Tretorn dichiarava che uno dei suoi tipi di palle da tennis sarebbe stato venduto in tubi in Italia allo scopo di combattere le importazioni parallele provenienti dalla Francia.

In un memorandum interno datato 23 agosto 1988 la Tretorn suggeriva anche di esaminare la possibilità di cambiare i nomi delle palle esportate negli Stati Uniti per renderne più difficile la riesportazione in Europa, «anche se, a giudicare dall'esperienza fatta in Svizzera, ciò non garantisce una soluzione del problema».

4. Sospensione delle forniture per impedire le importazioni parallele

- (44) Dalle dichiarazioni della Tretorn contenute nel telefax del 6 giugno 1989 già menzionato al considerando 15 risulta chiaro che la Tretorn o i suoi distributori hanno sospeso le forniture a vari mercati per impedire le importazioni parallele.
- (45) Si rimanda alle lettere del 6 e dell'11 maggio 1987, menzionate ai considerandi 19 e 20, nonché al telefax del 10 gennaio 1989 già menzionato al considerando 28.
- (46) In un comunicato interno della Tretorn datato 23 agosto 1988 si raccomandava la sospensione delle forniture al mercato statunitense a causa dell'impossibilità per la Tretorn statunitense d'impedire le riesportazioni e della conseguente comparsa di palle inviate negli USA sul mercato olandese e su quello svizzero a seguito d'importazioni parallele. Il prezzo di queste palle statunitensi risultava pari alla metà di quello delle palle commercializzate in Svizzera dalla Zürcher, distributore della Tretorn.
- (47) In un comunicato interno del 2 novembre 1988 la Tretorn statunitense dichiarava che avrebbe fatto il possibile per impedire le esportazioni parallele dagli Stati Uniti. Essa informava la Tretorn di aver bloccato un invio a San Diego la settimana precedente.
- (48) Nello stesso comunicato del 2 novembre 1988 la Tretorn dichiarava che era stata presa la decisione di sospendere le forniture al mercato statunitense

qualora nella primavera del 1989 le importazioni parallele dessero origine a «seri problemi».

- (49) In un telefax datato 6 febbraio 1989, inviato dalla Tretorn alla Fabra, che riporta il verbale di un incontro tra le due parti, si afferma che la Fabra ha incontrato alcuni problemi a causa di «importazioni grigie» provenienti dalla Francia e che la Tretorn farà tutto il possibile per arrestare tali importazioni. Il comunicato inviato dalla Tretorn alla Fabra, datato 22 febbraio 1989, evidenzia che le forniture alla Francia sono state effettivamente sospese per i mesi di febbraio e marzo 1989, mentre si conducevano indagini sulle importazioni parallele. La Tretorn affermava in tale occasione che questa sospensione garantiva che non ci sarebbero più state importazioni parallele.
- (50) In un comunicato interno datato 17 aprile 1989 la Tretorn suggeriva di sospendere immediatamente le forniture a tutte le società di vendita per corrispondenza e a determinate grandi catene di negozi statunitensi per cercare di impedire le importazioni parallele in Europa.

B. VALUTAZIONE GIURIDICA

I. ARTICOLO 85, PARAGRAFO 1

- (51) Il divieto generale di esportazione e gli ostacoli sopra descritti posti dalla Tretorn⁽¹⁾ alle importazioni parallele dei propri prodotti non vanno considerati il risultato di un'iniziativa unilaterale della Tretorn, quanto piuttosto una parte integrante, seppur non scritta, dei suoi accordi di distribuzione o di vendita ovvero il risultato di un'azione concertata della Tretorn e dei suoi distributori.

L'oggetto e l'effetto diretto del divieto generale di esportazione e di questi ostacoli era quello di restringere la concorrenza, influenzare i flussi commerciali tra gli Stati membri e suddividere il mercato comune. Ciò costituisce di fatto un ostacolo al conseguimento di un obiettivo fondamentale del trattato e cioè l'integrazione del mercato comune, ed inoltre consente alla Tretorn ed ai suoi distributori di praticare una politica di prezzi differenziati.

A. Accordi e pratiche concordate: restrizioni della concorrenza

1. Divieto generale di esportare (considerando 15 e considerandi da 16 a 21).

- (52) Il telefax datato 6 giugno 1989 inviato dalla Tretorn alla Zürcher e la corrispondenza tra la Tre-

torn e la Formula dimostrano che la Tretorn, di concerto con il suo distributore esclusivo nel Regno Unito, ha instaurato un sistema di distribuzione che assicura una protezione territoriale totale e quindi è inteso ad impedire qualsiasi flusso di scambio parallelo.

Ciò dimostra:

- che gli accordi di distribuzione in esclusiva della Tretorn contengono una clausola non scritta con la quale la Tretorn s'impegna a dare ai suoi distributori una protezione territoriale assoluta;
- che gli accordi di vendita tra la Tretorn ed i suoi rivenditori e distributori contengono una condizione di vendita non scritta che proibisce loro di esportare i prodotti Tretorn e di fornirli a qualsiasi società che verosimilmente intenda esportarli.

- (53) Nel telefax del 6 giugno 1989 si dichiara che l'accordo o la pratica concertata sono intesi «a proteggere ciascuno dei distributori dalle importazioni». Come si è già visto vi è un distributore esclusivo Tretorn per tutti gli Stati membri, ad eccezione della Germania e della Danimarca, paesi nei quali la Tretorn utilizza le proprie controllate in funzione di distributori.

- (54) La determinazione della Tretorn di attuare questo accordo o pratica concordata è dimostrata dai verbali di una riunione tra la Tretorn e la Formula Sport, tenutasi il 18 febbraio 1987 (vedi considerando 18).

- (55) È indubbio che l'accordo o pratica concordata erano attuati non soltanto dalla Tretorn, ma anche in particolare dal suo distributore britannico (vedi considerando 20).

- (56) Gli accordi o le pratiche concordate tra la Tretorn ed i suoi distributori in esclusiva per impedire le importazioni ed esportazioni parallele e per controllare il rispetto del divieto sono specificamente vietati dall'articolo 85, paragrafo 1.

2. Relazioni ed indagini sulle importazioni parallele (considerando 15 e considerandi da 22 a 34)

- (57) La politica della Tretorn d'impedire le importazioni parallele veniva attuata anche dai suoi distributori i quali riferivano alla Tretorn i casi d'importazioni parallele.

- (58) Questo sistema di relazioni ed indagini volte ad identificare gli importatori paralleli e ad impedire che essi vengano riforniti, ha chiaramente alla fonte un accordo o una pratica concordata tra la Tretorn ed i suoi distributori e rafforza il divieto di esportazioni parallele di violazione dell'articolo 85, paragrafo 1.

⁽¹⁾ In questa parte della decisione si designa con il termine «Tretorn» sia la Tretorn Sport Ltd che la Tretorn AB.

3. *Marchatura dei prodotti (considerando 15 e considerandi da 35 a 43)*

- (59) La marcatura dei prodotti ha costituito uno tra i principali mezzi di cui si è avvalsa la Tretorn per attuare la propria politica volta ad impedire le importazioni parallele. Le palle erano marcate con codici di data e/o autoadesivi del distributore in esclusiva, con il preciso scopo d'individuare le fonti delle importazioni parallele.
- (60) I distributori della Tretorn hanno chiaramente sfruttato questo sistema di marcatura per le relazioni sugli importatori paralleli.
- (61) Anche questo sistema di marcatura di prodotti costituisce un accordo o una pratica concordata per dare attuazione e rafforzare il divieto di scambi paralleli e di conseguenza per proteggere i distributori della Tretorn, in violazione dell'articolo 85, paragrafo 1.

4. *Sospensione delle forniture (considerando 15 e considerandi da 44 a 50)*

- (62) Come indicato nei considerandi da 44 a 50, la Tretorn ha manifestamente sospeso le forniture a diversi mercati per impedire le importazioni parallele.
- (63) Questa sospensione delle forniture è stata chiaramente effettuata di concerto con i distributori della Tretorn, i quali hanno richiesto un intervento della Tretorn all'apparire d'importazioni parallele sui rispettivi mercati. Tali interventi costituiscono chiari esempi di pratiche concordate contrarie all'articolo 85, paragrafo 1.

B. Effetti sugli scambi tra gli Stati membri

- (64) Il divieto di esportare contenuto negli accordi di distribuzione Tretorn ha per oggetto di ostacolare gli scambi tra gli Stati membri. Il divieto ha carattere generale ed influenza gli scambi commerciali nell'intera Comunità, poiché la Tretorn ha un distributore od una controllata in quasi tutti gli Stati membri. Ciò determina una spartizione del mercato comune.
- (65) Il divieto della Tretorn di esportazioni parallele dalla Comunità verso la Svizzera significa che soltanto Tretorn poteva proporre i suoi prodotti sul mercato svizzero tramite il proprio distributore Zürcher, mentre gli altri esportatori nella Comunità non potevano farlo. Il fatto che la Tretorn ostacolasse le esportazioni parallele dalla Comunità verso la Svizzera ha influenzato gli scambi commerciali tra Stati membri, in quanto i rivenditori svizzeri non potevano comprare da uno Stato membro e riesportate in un secondo Stato membro.

La Tretorn sostiene, nelle sue osservazioni, che le riesportazioni sono estremamente improbabili perché il prezzo delle palle da tennis in Svizzera è superiore del 15-20% a quello praticato nella Comunità.

Questa argomentazione viene respinta, in parte in quanto si ritiene che i rivenditori svizzeri possano comprare da tennis ai prezzi più bassi praticati nella Comunità e rivenderle, senza spedirle fisicamente in Svizzera, negli Stati membri in cui i prezzi sono più elevati.

L'effetto di tale pratiche restrittive è quindi di mantenere le differenze di prezzo esistenti fra gli Stati membri.

- (66) Il fatto che la Tretorn impedisse le esportazioni parallele dagli Stati Uniti ed in Svizzera ha anch'esso determinato sensibili ripercussioni sugli scambi commerciali tra Stati membri, poiché le differenze della struttura dei prezzi in Europa e negli Stati Uniti sono tali da rendere altamente probabili le riesportazioni nella Comunità.

C. Principali elementi della posizione della Tretorn e dei suoi distributori

- (67) Soltanto la Tretorn, la Tenimport e la Van Megen hanno risposto alla comunicazione degli addebiti. La Formula è fallita, la Zürcher ha comunicato di non ritenere che il trattato fosse d'applicazione e la Fabra non ha risposto. Si è tenuta un'audizione il 16 novembre 1993.
- (68) Nelle risposte scritte ed orali alla comunicazione degli addebiti, la Tretorn nega, sul piano generale, di aver avuto l'intenzione di impedire le importazioni e le esportazioni parallele o di adottare provvedimenti che potessero avere tale effetto. La Tretorn sostiene che, anche se da alcuni dei documenti può risultare che la Tretorn impediva le importazioni parallele, tali documenti erano stati concepiti «per rispetto puramente verbale» verso i distributori e che non sono mai stati presi provvedimenti effettivi. La Tretorn, inoltre, sostiene che siano stati i suoi distributori a prendere le iniziative che hanno portato ai comportamenti contestati.

Questa argomentazione non può essere accettata.

In primo luogo, i documenti citati ai considerandi da 13 a 50 dimostrano che la Tretorn ed i suoi distributori hanno preso diverse misure per creare ostacoli in modo da impedire le importazioni e le esportazioni parallele, e che la Tretorn ha addirittura inflitto sanzioni ad uno dei suoi distributori per aver rifornito un esportatore parallelo.

Contrariamente a quanto sostenuto dalla Tretorn, il contenuto della corrispondenza dei distributori della Tretorn e dei documenti interni della Tretorn stessa smentiscono la conclusione che la Tretorn abbia adottato provvedimenti soltanto per accondi-

scendere alle richieste dei suoi distributori. Anche supponendo che la Tretorn non abbia adottato provvedimenti intesi ad impedire le importazioni e le esportazioni parallele, il sistema di distribuzione instaurato con i suoi distributori ha avuto come effetto una compartimentazione del mercato per le palle da tennis Tretorn e gli ostacoli creati hanno incoraggiato i distributori ad impedire le importazioni e le esportazioni parallele. Questo è ammesso dalla Tretorn stessa nella sua risposta.

La Tretorn sostiene inoltre che per quanto riguarda la Formula, i motivi per i quali le si impediva di vendere agli esportatori paralleli risiedevano esclusivamente nei suoi pessimi risultati sul territorio britannico. Supposto che sia vero, ciò non potrebbe comunque costituire una motivazione valida. D'altro canto non spetta alla Commissione valutare le capacità dei distributori della Tretorn. Dalla corrispondenza tra la Tretorn e la Formula (vedi considerandi da 16 a 21) risulta chiaramente che l'obiettivo di impedire le esportazioni parallele era quello di evitare che fosse intaccato il sistema di distribuzione chiuso della Tretorn in altri paesi.

Infine, la Tretorn sostiene di aver effettuato essa stessa direttamente le consegne ai rivenditori che sapeva essere importatori paralleli. Anche se fosse vero, questo non modificherebbe il fatto che gli altri ostacoli alle importazioni/esportazioni parallele creati dalla Tretorn costituiscono un'infrazione.

Tenimport

- (69) La Tenimport afferma che il telefax a cui la Commissione fa riferimento (vedi considerando 30) deve essere considerato nel suo contesto. La Tenimport ritiene che la Tretorn le applicasse i prezzi più elevati e sostiene che l'oggetto del succitato telefax non era quello di impedire le importazioni parallele, ma quello di chiedere alla Tretorn di motivare il fatto che alcuni rivenditori potessero usufruire di prezzi molto più bassi.

Anche se questa interpretazione fosse esatta, resta il fatto che l'informazione fornita dalla Tenimport ha dato luogo a provvedimenti della Tretorn e della Fabra diretti ad eliminare tale fonte di importazioni parallele (vedi considerando 31). Avendo avuto l'effetto, anche se non intenzionale, di restringere la concorrenza e di frammentare il mercato comune, il comportamento della Tenimport costituisce un'infrazione dell'articolo 85, paragrafo 1.

Van Megen

- (70) La Van Megen sostiene che il proprio intento nel segnalare i codici di data alla Tretorn non era quello di impedire le importazioni parallele, ma quello di controllare se la Tretorn fornisse direttamente il suo territorio. La Van Megen stessa dichiara di rifornire imprese che effettuano esportazioni parallele.

Anche se l'interpretazione fornita dalla Van Megen fosse esatta, resta il fatto che l'informazione è stata data nel contesto di un divieto di esportazioni parallele di cui la Van Megen era ben consapevole ed essa ha partecipato attivamente all'individuazione delle fonti di importazioni parallele, con lo scopo di eliminarle (vedi considerandi 24 e 25).

II. REGOLAMENTO (CEE) N. 1983/83

- (71) L'articolo 1 del regolamento (CEE) n. 1983/83 della Commissione ⁽¹⁾ dispone che le norme dell'articolo 85, sono dichiarate inapplicabile agli accordi di distribuzione esclusiva, conformemente alle condizioni previste nel regolamento stesso.

Il sistema di distribuzione esclusiva stipulati dalla Tretorn, tuttavia, non può usufruire di questa esenzione per categoria in quanto contengono una clausola tacita che fornisce ai distributori della Tretorn una protezione territoriale assoluta. L'attuazione di tale sistema ha inoltre comportato, come si è già visto, pratiche concordate volte ad impedire le importazioni parallele. Per entrambe queste ragioni detto sistema rientra nel campo d'applicazione dell'articolo 3, lettera d) del regolamento (CEE) n. 1983/83.

III. ARTICOLO 85, PARAGRAFO 3

- (72) Gli accordi di distribuzione della Tretorn non sono stati notificati alla Commissione e non possono pertanto usufruire di un'esenzione individuale. Anche qualora si fosse provveduto a notificarli, tali accordi non avrebbero peraltro potuto usufruire dell'esenzione a causa del divieto di esportare che essi implicano, che non risulta indispensabile all'efficacia del sistema di distribuzione della Tretorn.

IV. ARTICOLO 3 DEL REGOLAMENTO N. 17

- (73) A norma dell'articolo 3, paragrafo 1 del regolamento n. 17 la Commissione, qualora constati un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85 del trattato, può obbligare mediante decisione le imprese interessate a porre fine all'infrazione constatata.
- (74) Alla Tretorn viene pertanto richiesto di porre termine, se non l'abbia ancora fatto, al divieto di esportare contenuto nei suoi accordi di vendita ed alla protezione territoriale assoluta prevista dal suo sistema di distribuzione in esclusiva. Alla Tretorn e ai suoi già citati distributori esclusivi ancora in attività, cioè Fabra, Tenimport, Zürcher e Van Megen andrebbe anche richiesto di porre fine agli accordi od alle diverse pratiche concordate descritte ai considerandi da 13 a 50.

⁽¹⁾ GU n. L 173 del 30. 6. 1983, pag. 1.

V. ARTICOLO 15, PARAGRAFO 2 DEL
REGOLAMENTO N. 17

- (75) A norma dell'articolo 15, paragrafo 2, lettera a) del regolamento n. 17 la Commissione può, mediante decisione, infliggere ammende che variano da un minimo di 1 000 ECU ad un massimo di 1 Mio di ECU, con facoltà di aumentare quest'ultimo importo fino al 10% del volume d'affari realizzato durante l'esercizio sociale precedente, alle imprese le quali, intenzionalmente o per negligenza, abbiano commesso un'infrazione alle disposizioni dell'articolo 85. Nel determinare l'importo dell'ammenda si dovrà tener conto, oltre che della gravità dell'infrazione, anche della sua durata.
- (76) Era impossibile che la Tretorn non fosse consapevole del fatto che la proibizione di esportare implicita negli accordi di distribuzione e nelle sue condizioni di vendita violava le disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1 e che la prassi amministrativa della Commissione e la giurisprudenza della Corte di giustizia hanno sempre considerato che siffatte proibizioni configurano violazioni di natura particolarmente grave. Era parimenti impossibile che la Tretorn ed i suoi distributori non fossero consapevoli del fatto che questo valeva anche per le diverse pratiche concordate dirette ad impedire le importazioni parallele. In conseguenza un'ammenda deve essere inflitta alla Tretorn ed ai suoi distributori (eccetto Tenimport). I documenti in possesso della Commissione dimostrano che un'infrazione è stata commessa fra Tretorn e le sue controllate, in particolare Tretorn Sport, ed è quindi giustificato infliggere l'ammenda alla Tretorn AB e alla Tretorn Sport, in solido.
- (77) Le infrazioni commesse dalla Tretorn e dai suoi distributori risalgono almeno al 1987 (vedi considerandi da 13 a 50). Non vi è motivo di ritenere che le prassi sotto accusa non siano tuttora seguite. Tuttavia, ai fini dell'ammenda viene considerato soltanto il periodo 1987-1989.

Va segnalato infine che nel corso dell'audizione la Tenimport ha confermato l'esistenza di un divieto non scritto, ma reale, di esportare. Essa ritiene che il recente annullamento del suo accordo di distribuzione con la Tretorn possa essere compreso soltanto alla luce del fatto che la Tenimport non ha rispettato tale divieto.

- (78) Nello stabilire l'importo dell'ammenda, la Commissione ha tenuto conto del fatto che i distributori della Tretorn hanno partecipato attivamente alle azioni volte ad impedire le importazioni parallele, ma ha considerato altresì il fatto che tale partecipazione è stata piuttosto limitata e s'iscriveva nel contesto della politica generale della Tretorn di proibire qualsiasi esportazione dei suoi prodotti. Tuttavia il ruolo svolto da Tenimport era meno determinante e ciò ha giustificato la non imposizione di una ammenda,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La Tretorn Sport Ltd e la Tretorn AB hanno violato l'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE, imponendo un divieto generale di esportazione ai propri distributori di palle da tennis, eseguito mediante controlli e sanzioni, relazioni ed indagini sulle importazioni parallele di palle da tennis, marcatura delle palle da tennis, sospensione delle forniture, al fine di impedire le importazioni e le esportazioni parallele di palle da tennis.

La Formula Sport International Ltd ha violato l'articolo 85, paragrafo 1, partecipando all'esecuzione nel Regno Unito del divieto di esportazione e della sospensione delle forniture per attuare la politica della Tretorn Sport Ltd intesa a impedire le importazioni e le esportazioni parallele di palle da tennis.

La Fabra SpA ha violato l'articolo 85, paragrafo 1, partecipando in Italia all'esecuzione del divieto di esportazione e della sospensione delle forniture mediante relazioni e indagine sulle importazioni parallele di palle da tennis, marcatura di palle da tennis e alla sospensione delle consegne per attuare la politica della Tretorn Sport Ltd intesa ad impedire le importazioni e le esportazioni parallele di palle da tennis.

La Tenimport SA ha violato l'articolo 85, paragrafo 1, partecipando al divieto di esportazione e alla sospensione delle forniture, mediante relazioni alla Tretorn sulle importazioni parallele, con la conseguenza che la Tretorn ed il suo distributore italiano in esclusiva hanno adottato misure intese ad eliminare tali importazioni.

La Zürcher AG ha violato l'articolo 85, paragrafo 1, partecipando all'esecuzione del divieto di esportazione e della sospensione delle forniture in Svizzera mediante relazioni e indagini sulle importazioni parallele di palle da tennis e marcatura di palle da tennis, per attuare la politica della Tretorn Sport Ltd intesa ad impedire le importazioni e le esportazioni parallele di palle da tennis.

La Van Megen Tennis BV ha violato l'articolo 85, paragrafo 1, partecipando all'esecuzione nei Paesi Bassi di azioni di relazione e di indagine sulle importazioni parallele per attuare la politica della Tretorn Sport Ltd intesa ad impedire le importazioni e le esportazioni parallele di palle da tennis.

Articolo 2

Viene comminata un'ammenda di 600 000 ECU alla Tretorn Sport Limited e alla Tretorn AB, in solido e, ammende di 10 000 ECU ciascuna: alla Formula Sport International Ltd, alla Fabra SpA, Zürcher AG e alla Van Megen Tennis VB per le violazioni di cui all'articolo 1.

Le ammende devono essere versate in ecu alla Commissione delle Comunità europee, sul conto n. 310-0933000-43, della Banca Bruxelles Lambert, Agence Européenne, Rond Point Schuman 5, 1040 Bruxelles, entro tre mesi dalla notificazione della presente decisione.

Dopo la scadenza di tale termine dovranno essere automaticamente pagati gli interessi, al tasso applicato dall'Istituto monetario europeo alle proprie operazioni in ecu il primo giorno feriale del mese in cui la decisione è stata adottata, maggiorato di tre punti percentuali e mezzo.

Articolo 3

La Tretorn Sport Ltd, la Tretorn AB, la Fabra SpA, la Tenimport SA, la Zürcher AG e la Van Megen Tennis VB, se ancora non l'hanno fatto, devono porre termine alle violazioni di cui all'articolo 1. Esse si astengono dall'adottare qualsiasi altra misura che abbia effetto equivalente.

Articolo 4

Le seguenti imprese sono destinatarie della presente decisione:

Tretorn Sport Ltd
Industrial Estate
Portlaoise
IRL-County Laois

Tretorn AB
Rönösweg 10 Box 931
S-25100 Helsingborg

Formula Sport International Limited
c/o Arthur Andersen
PO Box 55
1 Surrey Street
UK-London WC 2R 2NT

Fabra SpA
Via Sansovino 243/60
I-10151 Torino

Tenimport SA
Rue des Cottages 73
B-1180 Bruxelles

Zürcher AG
Gewerbestr. 18
CH-8800 Thalwil

Van Megen Tennis VB
Parmentierweg 5
NL-5657 EH-Eindhoven

La presente decisione costituisce titolo esecutivo, conformemente all'articolo 192 del trattato CE.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione
Karel VAN MIERT
Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

recante modifica della decisione 94/24/CE che stabilisce l'elenco dei posti di ispezione frontaliere preselezionati ai fini dei controlli veterinari sui prodotti e sugli animali provenienti dai paesi terzi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(94/988/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 90/675/CEE del Consiglio, del 10 dicembre 1990, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per i prodotti che provengono dai paesi terzi e che sono introdotti nella Comunità ⁽¹⁾, modificata da ultimo dalla direttiva 92/118/CEE ⁽²⁾, in particolare l'articolo 30,

vista la direttiva 91/496/CEE del Consiglio, del 15 luglio 1991, che fissa i principi relativi all'organizzazione dei controlli veterinari per gli animali che provengono dai paesi terzi e che sono introdotti nella Comunità e che modifica le direttive 89/662/CEE, 90/425/CEE e 90/675/CEE ⁽³⁾, modificata da ultimo dalla decisione 92/438/CEE ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 28,

considerando che la decisione 94/24/CE della Commissione ⁽⁵⁾ stabilisce l'elenco dei posti di ispezione frontaliere preselezionati ai fini dei controlli veterinari sui prodotti e sugli animali provenienti dai paesi terzi;

considerando che i servizi della Commissione hanno ispezionato alcuni posti frontaliere; che inoltre gli Stati membri hanno la facoltà di proporre l'inclusione nell'elenco di nuovi posti o il ritiro dall'elenco stesso di posti già iscritti;

considerando che, in base ai risultati delle ispezioni e alle proposte formulate dalle competenti autorità del Belgio, della Germania, della Francia, dei Paesi Bassi e del

Portogallo, occorre modificare corrispondentemente la decisione 94/24/CE;

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato della decisione 94/24/CE è modificato conformemente al disposto dell'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione

René STEICHEN

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU n. L 373 del 31. 12. 1990, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 62 del 15. 3. 1993, pag. 49.

⁽³⁾ GU n. L 268 del 24. 9. 1991, pag. 56.

⁽⁴⁾ GU n. L 243 del 25. 8. 1992, pag. 27.

⁽⁵⁾ GU n. L 18 del 21. 1. 1994, pag. 6.

ALLEGATO

MODIFICHE ALL'ELENCO DEI POSTI DI ISPEZIONE FRONTALIERI PRESELEZIONATI

Posto di ispezione frontaliere	Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni	
	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)		Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali		
Nome	Tipo (1)									
«BELGIQUE										
Antwerpen	x	x	x	x		x				
Oostende	x	x	x	x		x	x	x		
Zeebrugge	x	x	x	x						
Bruxelles Zaventem	x	x	x	x		x	x	x		
Gent	x	x	x	x						
DEUTSCHLAND										
Stuttgart	x	x	x	x		x				
Weil-Rhein	x	x	x	x		x	x	x		
Bietingen	x	x	x	x						
München	x	x	x	x		x	x	x		
Furth im Wald — Schafberg	x	x	x	x		x				
Schirnding-Landstraße	x	x	x	x		x	x	x		
Waidhaus	x	x	x	x		x	x	x		
Suben-Autobahn	x	x	x	x		x	x	x		
Lindau-Hörbranz-Autobahn	x	x	x	x		x	x	x		
Kiefersfelden-Autobahn	x	x	x	x		x	x	x		
Berlin-Tegel	x	x	x	x		x	x	x		limitatamente ad animali di piccola taglia, animali da circo e giardino zoologico
Frankfurt/Oder	x	x	x	x		x				limitatamente ad involucri di origine animale, pelli, piume e pelo
Forst										
Schönefeld	x	x	x	x		x	x	x		
Bremen	x	x	x	x		x	x	x		

Posto di ispezione frontaliero		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)	(4)	Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali	
Bremerhaven	Porto	x	x	x	x				x	
Hamburg Hafen	Porto	x	x	x	x				x	
Frankfurt-Main	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x	
Pomellen	Strada	x	x	x	x					
Rügen	Porto	x	x	x	x					
Rostock	Porto	x	x	x	x					
Brake	Porto									
Cuxhaven	Porto	x	x	x	x					
Langenhagen	Aeroporto	x	x	x	x					
Köln	Aeroporto	x	x	x	x					
Zinnwald	Strada	x	x	x	x					
Schönberg	Strada	x	x	x	x					
Kiel	Porto		x		x					
Lübeck	Porto	x	x	x	x					
Bad Reichenhall	Strada	x	x	x	x					
Hamburg Flughafen	Aeroporto	x	x	x	x					
Konstanz Straße	Strada	x	x	x	x					
Simbach Kirchlendorf	Strada									
Bad Schandau	Ferrovia	x	x	x	x					
FRANCE										
Boulogne	Porto	x	x	x	x					
Dunkerque	Porto	x	x	x	x					
Le Havre	Porto	x	x	x	x					
Saint-Malo	Porto	x	x	x	x					
Brest	Aeroporto	x	x	x	x					
Concarneau-Douarnenez	Porto	x	x							
Nantes-Saint-Nazaire	Porto									
	Aeroporto	x	x							
	Porto	x	x							

farine d'origine animale

solo bovini austriaci

Posto di ispezione frontaliere		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)	(4)	Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali	
Bordeaux	Aeroporto	x	x	x	x	x				
	Porto	x	x	x	x	x				
Sète	Porto	x	x	x	x	x				
Marseille Porto	Porto	x	x	x	x	x			x	
La Rochelle-Rochefort	Porto	x	x	x	x	x				farine di pesce unicamente
Marseille-Provence	Aeroporto	x	x	x	x	x			x	
Lorient	Porto	x	x	x	x	x				
Roissy-Charles-de-Gaulle	Aeroporto	x	x	x	x	x		x	x	
Orly	Aeroporto	x	x	x	x	x		x		
Lyon-Satolas	Aeroporto	x	x	x	x	x			x	
Nice	Aeroporto	x	x	x	x	x			x	
Toulouse-Blagnac	Aeroporto	x	x	x	x	x			x	
Saint Louis	Aeroporto	x	x	x	x	x				
Bâle	Strada	x	x	x	x	x				
	Ferrovie	x	x	x	x	x				
Saint Julien Bardonnex	Strada	x	x	x	x	x			x	
Beauvais	Aeroporto							x		
Deauville	Aeroporto							x		
Rouen	Porto	x	x			x				
Ferney-Voltaire	Aeroporto	x	x	x	x	x			x	
Divonne	Strada							x		
Pontarlier	Strada	ritirato								
IRELAND										
Dublin-Port	Porto	x	x	x	x	x				
Cork	Porto	x	x	x	x	x				
Shannon	Aeroporto	x	x	x	x	x				x
Waterford	Porto	x	x	x	x	x				
Killybegs	Porto					x				
Rosslare	Porto					x				
Dublin-Airport	Aeroporto	x	x	x	x	x				x

Posto di ispezione frontaliere		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)	(4)	Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali	
ITALIA										
Torino-Caselle	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x	
Chiasso	Strada	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovia	x	x	x	x		x	x	x	
Milano-Linate	Aeroporto	x	x	x	x					
Milano-Malpensa	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x	
Campo di Trens-Fortezza	Strada	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovia	x	x	x	x		x	x	x	
Campocologno	Ferrovia						x	x		
Pontebba-Cocchau	Strada	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovia	x	x	x	x		x	x	x	
Gorizia	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x	
	Strada	x	x	x	x		x			
Gaeta	Porto	x								prodotti della presca unicamente
Prosecco-Ferneti	Strada	x	x	x	x		x	x	x	
	Ferrovia	x	x	x	x		x	x	x	
Trieste	Porto	x	x	x	x		x	x	x	
	Strada	x	x	x	x		x			
Venezia	Aeroporto	x	x	x	x		x			
	Porto	x	x	x	x					
Ancona	Porto	x	x	x	x					
	Aeroporto	x	x	x	x					
Bari	Porto	x	x	x	x		x		x	
Genova	Aeroporto	x	x	x	x					
	Porto	x	x	x	x					
Livorno	Porto	x	x	x	x					
Roma-Fiumicino	Aeroporto	x	x	x	x					
Napoli	Aeroporto	x	x	x	x					
	Porto									
Palermo	Aeroporto	x	x	x	x					
	Porto	x	x	x	x					

Posto di ispezione frontaliero		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni	
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)	(4)	Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali		
Catania	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x	prodotti della pesca unicamente	
Roma-Ciampino	Aeroporto	x	x	x	x						
Olbia	Porto	x									
Salerno	Porto	x	x		x						
Reggio Calabria	Aeroporto	x	x		x						
Bologna-Borgo Panigale	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x		
Verona-Villafranca	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x		
Domodossola-Iselle	Strada	x	x	x	x						
Grand San Bernardo-Pollein	Strada	x	x	x	x		x	x	x		
La Spezia	Porto	x	x	x	x						
Taranto	Porto	x	x	x	x						
Ravenna	Porto	x	x	x	x						
Pisa	Aeroporto	x	x	x	x						
NEDERLAND											
Amsterdam	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x	sperma unicamente	
	Porto	x	x	x	x						
Rotterdam	Aeroporto	x	x	x	x						
	Porto	x	x	x	x						
Eemshaven	Porto	x	x	x	x						
Harlingen	Porto	x	x	x	x						
Vlissingen	Porto	x	x	x	x						
Maastricht	Aeroporto	x	x	x	x						
Moerdijk	Porto	x	x	x	x						
PORTUGAL											
Porto	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x		
	Porto	x	x	x	x						
Lisboa	Aeroporto	x	x	x	x		x	x	x		
	Porto	x	x	x	x						
Funchal (Madeira)	Aeroporto	x	x	x	x				x		
	Porto	x	x	x	x						

Posto di ispezione frontaliero		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni	
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)	(4)	Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali		
Praia da Vitória (Açores)	Porto	x	x	x	x				x	prodotti della pesca unicamente	
Ponta Delgada (Açores)	Aeroporto	x	x	x	x						
Viana do Castelo	Porto	x	x	x	x						
Aveiro	Porto	x									
Horta (Açores)	Porto	x								prodotti della pesca unicamente	
Lages (Açores)	Aeroporto	x	x	x	x						
Peniche	Porto					x					
Olhão	Porto					x					
Portimão	Porto					x				prodotti della pesca unicamente	
UNITED KINGDOM											
Dover	Porto	x	x	x	x	x	x				
Tilbury	Porto	x	x	x	x	x	x	x	x		
Heathrow	Aeroporto	x	x	x	x	x	x	x	x		
Gatwick	Aeroporto	x	x	x	x	x	x				
Southampton	Porto	x	x	x	x	x					
Humber	Porto { Hull Grimsby Immingham	x	x	x	x	x					
Felixstowe		Porto	x	x	x	x					
Newhaven		Porto	x	x	x	x	x				
Liverpool	Porto	x	x	x	x	x					
Cardiff	Porto	x	x	x	x	x					
Teesport	Porto	x	x	x	x	x					
Grangemouth	Porto										
Stansted	Aeroporto		x	x	x	x	x	x		pesci a temperatura ambiente unicamente	
Manchester	Aeroporto		x			x	x			pesci a temperatura ambiente unicamente	
Luton	Aeroporto	x					x	x			

Posto di ispezione frontaliere		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)	(4)	Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali	
Weymouth	Porto	x	x	x	x	x				proteine animali
Mostyn	Porto									
Heysham	Porto	x	x	x	x	x				
Tyne-Northshields	Porto	x	x	x	x	x				
Milford Haven incorporating Pembroke	Porto	x	x	x	x	x				
Greenock	Porto			x		x				proteine animali
Scrabster	Porto				x	x				
Aberdeen	Aeroporto				x	x				
Fraserburgh	Porto	x	x	x	x	x				proteine animali
Falmouth	Porto				x	x				
Invergordon	Porto	x	x	x	x	x				proteine animali
Lerwick	Porto				x	x				
Belfast	Aeroporto	x	x	x	x	x			x	proteine animali
Glasgow	Porto	x	x	x	x	x			x	proteine animali
Portsmouth	Aeroporto	x	x	x	x	x				
Runcorn-Ellesmere	Porto	x	x	x	x	x				
Prestwick	Aeroporto	x	x	x	x	x				
Peterhead	Porto				x	x				
Leith	Porto	x	x	x	x	x				
Harwich	Porto	x	x	x	x	x		x		proteine animali
Great Yarmouth	Porto	x	x	x	x	x				
Ipswich	Porto	x	x	x	x	x				
Sheerness	Porto	x	x	x	x	x				
Thamesport	Porto	x	x	x	x	x				

(1) Scegliere la o le diciture appropriate.

(2) Prodotti che richiedono temperature specifiche.

(3) Prodotti che non richiedono temperature specifiche.

(4) Pesci controllati alle condizioni stabilite dalla decisione 93/352/CEE della Commissione adottata in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 4 della direttiva 90/675/CEE del Consiglio.

(5) Ungulati: in particolare bovini, suini, ovini, caprini e solipedi domestici o selvatici.

(6) Equidi registrati ai sensi della direttiva 90/426/CEE del Consiglio.

ELENCO DEI POSTI DI ISPEZIONE FRONTALIERI PRESELEZIONATI PER «BALAI»-PRODOTTI

Posto di ispezione frontaliere		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (4)	Altri (5)	(6)	Ungulati (7)	Equidi registrati (8)	Altri animali	
UNITED KINGDOM										
North Killingholme Wharf	Porto				x					proteine animali
Grove Wharf Wharftons	Porto				x					proteine animali
New Holland	Porto				x					+ pelli
Keadby Wharf	Porto				x					proteine animali
Howdendyke Wharf	Porto				x					proteine animali
Selby Wharf	Porto				x					proteine animali
Boston	Porto				x					proteine animali
Fosdyke	Porto				x					proteine animali
Sutton Bridge	Porto				x					proteine animali
Teignmouth	Porto				x					proteine animali
Sharpness Docks	Porto				x					proteine animali
Kings Lynn	Porto				x					proteine animali
Wells-next-the-Sea	Porto				x					proteine animali
Colchester	Porto				x					proteine animali
Mistley	Porto				x					proteine animali
Dunball	Porto				x					proteine animali
Kirkwall Port	Porto				x					proteine animali
Dundee Port	Porto		ritirato		x					proteine animali
Perth Port	Porto				x					proteine animali
Glasgow/George IV Dock	Porto				x					proteine animali
Edinburgh Airport	Aeroporto				x					prodotti biologici
Avonmouth	Porto				x					proteine animali
Glasson	Porto				x					proteine animali
Gunness	Porto				x					proteine animali

Posto di ispezione frontaliero		Prodotti per il consumo umano		Altri prodotti		Pesci	Animali vivi			Osservazioni
Nome	Tipo (1)	Temperatura (2)	Altri (3)	Temperatura (2)	Altri (3)	(4)	Ungulati (5)	Equidi registrati (6)	Altri animali	
Inverness	Porto				x					proteine animali
Ullapool	Porto	ritirato			x					proteine animali
Seaham	Porto				x					proteine animali
Goole	Porto				x					proteine animali
Garston	Porto				x					proteine animali

(1) Scegliere la o le diciture appropriate.

(2) Prodotti che richiedono temperature specifiche.

(3) Prodotti che non richiedono temperature specifiche.

(4) Pesci controllati alle condizioni stabilite dalla decisione 93/52/CEE della Commissione adottata in applicazione dell'articolo 18, paragrafo 4 della direttiva 90/675/CEE del Consiglio.

(5) Ungulati: in particolare bovini, suini, ovini, caprini e solipedi domestici o selvatici.

(6) Equidi registrati ai sensi della direttiva 90/426/CEE del Consiglio.»

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

che modifica la decisione 93/495/CEE della Commissione che stabilisce le condizioni particolari di importazione dei prodotti della pesca originari del Canada

(94/989/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 91/493/CEE del Consiglio, del 22 luglio 1991, che stabilisce le norme sanitarie applicabili alla produzione e alla commercializzazione dei prodotti della pesca ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 11, paragrafo 5,

considerando che l'elenco degli stabilimenti e delle navi officina riconosciuti del Canada per l'importazione di prodotti della pesca nella Comunità è stato stabilito dalla decisione 93/495/CEE della Commissione ⁽²⁾, modificata da ultimo dalla decisione 94/674/CE ⁽³⁾; che tale elenco può essere modificato qualora l'autorità competente del Canada trasmetta un nuovo elenco;

considerando che le competenti autorità canadesi hanno trasmesso un nuovo elenco al quale vengono aggiunti 39 stabilimenti; del quale sono ritirati 9 stabilimenti; nel quale sono state modificate le informazioni dei 6 stabilimenti;

considerando che è pertanto necessario modificare l'elenco degli stabilimenti riconosciuti;

considerando che le misure previste dalla presente decisione sono state adottate secondo la procedura istituita dalla decisione 90/13/CEE della Commissione ⁽⁴⁾,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'allegato B della decisione 93/495/CEE è modificato nel modo seguente:

1) I seguenti stabilimenti sono ritirati:

« 0638	Canadian Arctic Smoked Product	Edmonton	Alberta
0731	Leader Marine Ltd	Vancouver	British Columbia
0944	S.S.I. Sea Products Ltd	Saltspring Island	British Columbia
1635	Harry's Roadside	Meadow Portage	Manitoba
1740	Agpro Fish Farms	Winnipeg	Manitoba
1945	Nuxalk Fish Traders Ltd	Bella Coola	British Columbia
1977	Associated Freezers of Canada Inc.	Vancouver	British Columbia
1981	Valley Marine Ltd	Langley	British Columbia
1990	Mari Fish Ltd	Alert Bay	British Columbia».

⁽¹⁾ GU n. L 268 del 24. 9. 1991, pag. 15.⁽²⁾ GU n. L 232 del 15. 9. 1993, pag. 43.⁽³⁾ GU n. L 267 del 18. 10. 1994, pag. 15.⁽⁴⁾ GU n. L 8 dell'11. 1. 1990, pag. 70.

2) I seguenti stabilimenti sono aggiunti secondo l'ordine numerico:

«0012	Hollis Fowler & Brothers Enterprises Ltd	Capstan Island, Labrador	Newfoundland
0017	Shell Fresh Farms	Pool's Cove	Newfoundland
0049	Sharp's Frozen Foods Limited	Humber Village	Newfoundland
0050	Dorman Roberts Limited	Triton	Newfoundland
0135	Torngat Fish Producers Co-operative Society Ltd	Hopedale	Newfoundland
0624	Port Dover Fish Co. Ltd	Port Dover	Ontario
0646	Gimli Fish Co. Ltd	Winnipeg	Manitoba
0651	Keewatin in Fish and Meats	Port Dover	Ontario
0926	Westcoast Harvester Ltd	Vancouver	British Columbia
0927	Blue Star Cold Storage Ltd	Surrey	British Columbia
0930	454307 BC Ltd	Alert Bay	British Columbia
0931	Great Blue Heron Enterprises Ltd	Powell River	British Columbia
0932	Nuyaltwa Fish Plant	Bella Coola	British Columbia
0934	Nisga'a Tribal Council	New Aiyansh	British Columbia
0935	Hardy Buoys Smoked Fish Inc.	Port Hardy	British Columbia
0936	Triumph Seafood Ltd	Richmond	British Columbia
0945	Norden Food Ltd	North Vancouver	British Columbia
0946	Campbell River Seafoods & Lockers Ltd	Campbell River	British Columbia
0948	Inpac Sea Products (1993) Ltd	Richmond	British Columbia
0949	Douglas's Custom Smoking	Port Hardy	British Columbia
0950	Alpha Processing Ltd	Port Hardy	British Columbia
0953	Blue Pacific Seafoods Ltd	Abbotsford	British Columbia
1071	Petty Harbour Fishermens Producers Co-operative Society, Limited	Petty Harbour	Newfoundland
1073	J. W. Hiscock Sons Limited	Campbellton	Newfoundland
1095	Torngat Fish Producers Co-operative Society, Ltd	Postville	Newfoundland
1114	P & G Farms Limited	Centreville	Newfoundland
1639	Hale Fisheries	Eagle River	Ontario
1649	S. Long Fisheries	Kenora	Ontario
1746	Interlake Kingo Products Ltd	St Laurent	Manitoba
1757	Aliments Piatto-Mare Food Inc.	Hawkesbury	Ontario
1758	Pangnirtung Fisheries Ltd	Pangnirtung	Northwest Territories
1847	Whattam Fishery	Picton	Ontario
1897	Sameluk Fisheries	Thunder Bay	Ontario
1987	Sealand Foods International Inc.	Richmond	British Columbia
2456	058158 Inc. NB Limited	Pointe Du Chêne	New Brunswick
3169	Weekend Fisheries Limited	Metaghan	Nova Scotia
3308	Thorburn Wharf Fisheries Ltd	Sandy Point	Nova Scotia
3312	Captain Earl's Seafoods Limited	Lockeport	Nova Scotia
3313	N. LeBlanc Enterprises Limited	Sandy Point	Nova Scotia».

3) Le informazioni dei seguenti stabilimenti:

«0715	Hywave (Fairview Plant)	Prince Rupert	British Columbia
0721	Vancouver ShellFish and Fish	Vancouver	British Columbia
0916	Bornstein Seafoods Canada Ltd	Port Albion	British Columbia
0923	Wood Bay Salmon Farms Ltd	Sechelt	British Columbia
1640	Ikaluktutiak Co-op Ltd	Cambridge Bay	Northwest Territories
2134	Conpak Seafoods Inc.	Anchor Point	Newfoundland»

sono state sostituite da:

« 0715	J. S. McMillan Ltd — Fairview Plant	Prince Rupert	British Columbia
0721	Vancouver Shell Fish and Fish Co. Ltd	Vancouver	British Columbia
0916	Salish Seafood Services	Port Albion	British Columbia
0923	Wood Bay Seafood Ltd	Sechelt	British Columbia
1640	Kitikmeot Fish Plant	Cambridge Bay	Northwest Territories
2134	Anchor Shellfish Inc.	Anchor Point	Newfoundland».

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione

René STEICHEN

Membro della Commissione

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

che stabilisce il numero di unità Animo per l'Austria che possono beneficiare della partecipazione finanziaria della Comunità

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

(94/990/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione 91/539/CEE della Commissione, del 4 ottobre 1991, che stabilisce le modalità d'applicazione della decisione 91/426/CEE (Animo) ⁽¹⁾, modificata dall'atto relativo alle condizioni di adesione del Regno di Norvegia, della Repubblica d'Austria, della Repubblica della Finlandia e del Regno di Svezia e agli adattamenti dei trattati su cui si fonda l'Unione europea, in particolare l'articolo 1 bis,

considerando che le autorità austriache hanno comunicato alla Commissione il numero di unità Animo a norma dell'articolo 1 della decisione 91/398/CEE della Commissione, del 19 luglio 1991, relativa ad una rete informatizzata di collegamento tra autorità veterinarie (Animo) ⁽²⁾ che debbono essere costituite sul loro territorio;

considerando che è opportuno stabilire il numero di unità che possono beneficiare della partecipazione finanziaria della Comunità,

Articolo 1

Il numero di unità che a norma dell'articolo 1 della decisione 91/398/CEE possono beneficiare della partecipazione finanziaria della Comunità all'attuazione della rete informatizzata Animo in Austria è fissato a 74.

Articolo 2

La presente decisione acquista efficacia subordinatamente e contemporaneamente all'entrata in vigore del trattato di adesione della Norvegia, dell'Austria, della Finlandia e della Svezia.

Articolo 3

La Repubblica d'Austria è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione

René STEICHEN

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU n. L 294 del 25. 10. 1991, pag. 47.

⁽²⁾ GU n. L 221 del 9. 8. 1991, pag. 30.

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

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

(94/991/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 3094/86 del Consiglio, del 7 ottobre 1986, che istituisce misure tecniche per la conservazione delle risorse della pesca ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1796/94 ⁽²⁾,visto il regolamento (CEE) n. 55/87 della Commissione, del 30 dicembre 1986, che fissa l'elenco dei pescherecci di lunghezza fuori tutto superiore a otto metri, autorizzati ad usare reti a strascico a pali in determinate zone costiere della Comunità ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 3410/93 ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 3,

considerando che le autorità degli Stati membri interessati hanno chiesto di modificare alcuni dati contenuti nell'elenco di cui all'articolo 9, paragrafo 3, lettera b) del regolamento (CEE) n. 3094/86; che tali domande contengono tutte le informazioni giustificative ai sensi dell'articolo 3 del regolamento (CEE) n. 55/87; che dalla valutazione di queste informazioni emerge la conformità delle suddette domande alla disposizione succitata e che è

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

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

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

Articolo 2

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione
Yannis PALEOKRASSAS
Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU n. L 288 dell'11. 10. 1986, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 187 del 22. 7. 1994, pag. 1.

⁽³⁾ GU n. L 8 del 10. 1. 1987, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU n. L 310 del 14. 12. 1993, pag. 27.

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

Matrícula y folio	Nombre del barco	Indicativo de llamada de radio	Puerto base	Potencia del motor (kW)
Havnekendingsbogstaver og -nummer	Fartøjets navn	Radio-kaldesignal	Registreringshavn	Maskineffekt (kW)
Äußere Identifizierungskennbuchstaben und -nummern	Name des Schiffes	Rufzeichen	Registrierhafen	Motorstärke (kW)
Εξωτερικά στοιχεία και αριθμοί αναγνώρισης	Όνομα σκάφους	Αριθμός κλήσης ασυρμάτου	Λιμένας νηολόγησης	Ισχύς κινητήρος (kW)
External identification letters + numbers	Name of vessel	Radio call sign	Port of registry	Engine power (kW)
Numéro d'immatriculation lettres + chiffres	Nom du bateau	Indicatif d'appel radio	Port d'attache	Puissance motrice (kW)
Identificazione esterna lettere + numeri	Nome del peschereccio	Indicativo di chiamata	Porto di immatricolazione	Potenza motrice (kW)
Op de romp aangebrachte identificatieletters en -cijfers	Naam van het vaartuig	Roepletters	Haven van registratie	Motorvermogen (kW)
Identificação externa letras + números	Nome do navio	Indicativo de chamada	Porto de registo	Potência motriz (kW)
1	2	3	4	5

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

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

A	2	Nancy	OPAB	Antwerpen	213
BOU	201	Adriana Maria	OPHS	Boekhoute	220
K	8	Aquarius	OPAH	Kieldrecht	220
K	13	Morgenster	OPAM	Kieldrecht	218
N	73	Kotje	OPCU	Nieuwpoort	221
O	152	John	OPFV	Oostende	221
O	225	Norman Kim	OPIQ	Oostende	184
O	481	Bi Si Pi	OPTC	Oostende	165
Z	207	Permeke	OPHY	Zeebrugge	221
Z	554	Lucky Star II	OPVX	Zeebrugge	191

1	2	3	4	5
ALEMANIA / TYKSLAND/ DEUTSCHLAND / GEPMANIA / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA / DUITSLAND / ALEMANHA				
ACC 9	Ozean	DCHJ	Accumersiel	219
BRA 8	Jade	DDIJ	Brake	220
CUX 3	Fortuna	DJEN	Cuxhaven	180
CUX 8	Johanna		Neuhaus-Oste	92
DOR 5	Stör	DFAT	Dorum	164
FED 9	Bianka	DLIX	Fedderwardsiel	191
GRE 22	Frieda Luise	DCPU	Greetsiel	199
HOO 1	Kpt Haye Laurenz	DJIS	Hooge	136
HUS 7	Gila	DDEY	Husum	175
NC 304	Gretha Johanna	DMEE	Cuxhaven	221
NC 320	Aaltje Van Ente	DFMD	Cuxhaven	220
NC 321	Hendrika Maria	DMED	Cuxhaven	220
NOR 205	Anette	DCEM	Norddeich	161
SC 2	Stolper Bank II	DIVQ	Büsum	221
SC 44	Klaus Groth	DIUC	Büsum	184
SD 6	Cap Arcona	DIRF	Friedrichskoog	184
SD 30	Cormoran	DFOC	Friedrichskoog	140
ST 6	Hilke Marita	DNHA	Tönning	221
ST 11	Birgit R	DJDF	Tönning	184
ST 24	Karolin	DJIF	Ording	99

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

E 9	Tjalfe	XPBF	Esbjerg	125
E 106	Oostbank	OXMN	Esbjerg	220

REINO UNIDO / FORENEDE KONGERIGE/ VEREINIGTES KÖNIGREICH / ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ /
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / REGNO UNITO / VERENIGD KONINKRIJK / REINO UNIDO

BCK 105	Westra	MBHY	Buckie	171
FH 36	Auldgirith	2JZU	Falmouth	82
P 336	Zuiderzee	2MHY	Porstmouth	210
PH 418	NK Despoerandum	MBEK6	Plymouth	118

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS

BR 10	Johanna	PEDQ	Oostburg-Breskens	221
BR 23	Nellie	PGEL	Oostburg-Breskens	179
BR 29	Eendracht		Oostburg-Breskens	220
DZ 1	Lauwerszee		Delfzijl	88
EH 12	Dirk Senior		Enkhuizen	140
HA 106	Reseda	PHAD	Harlingen	220
HD 5	Albertina Willemmina		Den Helder	221

1		2	3	4	5
HD	45	Marie Anne		Den Helder	77
HON	29	Najade		Hontenisse	50
KG	15	Hendrik		Kortgene	221
KW	4	Willem Jan		Katwijk	221
KW	72	Tina Adriana		Katwijk	221
LO	4	Rana		Ulrum-Lauwersoog	99
LO	15	Johannes Post		Ulrum-Lauwersoog	97
NB	2	Vrijheid		Nieuw-Beijerland	110
SCH	65	Hendrina Johanna	PEQV	Scheveningen	221
SL	9	Boy Robin		Stellendam	221
SL	16	Morgenster		Stellendam	166
TM	16	Wendeltje	PINS	Termunten	96
TS	3	Bass Rock		Terschelling	156
TX	10	De Vrouw Naantje		Texel	134
UK	26	Vrijheid		Urk	63
UK	35	Noordster		Urk	110
UK	158	Willem Jacob		Urk	221
UK	321	Hessel Van Urk		Urk	221
UK	353	Regina Maris	PGZN	Urk	206
WL	21	Annie	PCRZ	Westdongeradeel	134
WR	10	Petrina	PGSD	Wieringen	188
WR	12	Dirk		Wieringen	96
WR	98	Else Jeanette	PDXK	Wieringen	221
WR	123	Jitske		Wieringen	134
WR	158	Antonia		Wieringen	220
ZK	2	Jacob Geertruida	PEHZ	Ulrum-Zoutkamp	188
ZK	19	Solca		Ulrum-Zoutkamp	55
ZK	23	Wilhelmina	PIOV	Ulrum-Zoutkamp	173
ZK	24	De Soltcamp		Ulrum-Zoutkamp	0
ZK	40	Morgenster	PGAZ	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	87	Klazina		Ulrum-Zoutkamp	221

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

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

N	73	Kotje	OPCU	Nieuwpoort	220
O	2	Nancy	OPAB	Oostende	213
O	152	Aran	OPFV	Oostende	221
O	225	Norman Kim	OPIQ	Oostende	184
O	481	Bi Si Ti	OPTC	Oostende	165
Z	8	Aquarius	OPAH	Zeebrugge	220
Z	13	Morgenster	OPAM	Zeebrugge	218
Z	207	Verwachting	OPHY	Zeebrugge	221
Z	554	Nadia	OPVX	Zeebrugge	191

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

ALEMANIA / TYKSLAND/ DEUTSCHLAND / GEPMANIA / GERMANY / ALLEMAGNE / GERMANIA /
DUITSLAND / ALEMANHA

ACC	9	Ozean	DCHI	Accumersiel	219
BRA	8	Jade	DDJD	Brake	220
CUX	3	Fortuna	DJEN	Cuxhaven	130
CUX	8	Johanna		Cuxhaven	92
DOR	5	Stör	DFAT	Dorum	165
FED	9	Bianca	DLIX	Fedderwardsiel	191
GRE	22	Frieda-Luise	DCPU	Greetsiel	199
HOO	1	De Liekedeelers	DJIS	Hooge	136
HUS	7	Gila	DDEJ	Husum	175
NC	304	Gretha Johanna	DFNM	Cuxhaven	221
NC	320	Aaltje Van Ente	DFMD	Cuxhaven	221
NC	321	Hendrika Maria	DMED	Cuxhaven	221
NOR	205	Annette	DCEM	Norddeich	161
SC	2	Stolperbank II	DIVQ	Büsum	221
SC	44	Klaus Groth I	DIUC	Büsum	184
SD	6	Cap Arkona	DIRF	Friedrichskoog	184
SD	30	Cormoran	DFOC	Friedrichskoog	140
ST	6	Hilke-Maritta	DNHA	Tönning	221
ST	11	Birgitt-R	DJDF	Tönning	184
ST	24	Karolin	DJIF	Tönning	99

DINAMARCA / DANMARK/ DÄNEMARK / ΔΑΝΙΑ / DENMARK / DANEMARK / ΔΑΝΙΜΑΡΚΑ /
DENEMARKEN / DINAMARCA

E	385	Bianca	OXRV	Esbjerg	125
L	425	Else Nees	OXMN	Thyborøn	220
RI	78	Lasse Stensberg	XP 5820	Hvide Sande	196

REINO UNIDO / FORENEDE KONGERIGE/ VEREINIGTES KÖNIGREICH / ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ /
UNITED KINGDOM / ROYAUME-UNI / REGNO UNITO / VERENIGD KONINKRIJK / REINO UNIDO

FH	36	Auldgirith II	2JZU	Falmouth	82
P	336	Zuiderzee	2MHY	Portsmouth	210

PAÍSES BAJOS / NEDERLANDENE / NIEDERLANDE / ΚΑΤΩ ΧΩΡΕΣ / NETHERLANDS / PAYS-BAS /
PAESI BASSI / NEDERLAND / PAÍSES BAIXOS

BR	10	Johanna	PFDQ	Oostburg-Breskens	221
BR	29	Eendracht	PDYB	Oostburg-Breskens	220
EH	12	Dirk Senior	PDQZ	Enkhuizen	140
GO	25	Elizabeth		Goedereede	176
HA	4	Zeelandia		Harlingen	221
HA	92	De Zes Gebroeders		Harlingen	162
HA	106	Reseda	PHAD	Harlingen	221
HD	5	Albertina Willemina	PCKE	Den Helder	221
KW	4	Willem Jan	PIPF	Katwijk	221
KW	72	Tina Adriana	PEQF	Katwijk	221
LO	4	Rana		Ulrum-Lauwersoog	88

1		2	3	4	5
LO	6	Zeermeermin		Ulrum-Lauwersoog	156
LO	15	Johannes Post		Ulrum-Lauwersoog	96
SCH	65	Hendrina Johanna	PEQU	Scheveningen	221
SL	8	Batavier	PFDB	Stellendam	158
SL	9	Boy Robin		Stellendam	221
SL	16	Morgenster		Stellendam	165
TH	42	Erwin		Tholen	110
TM	16	Wendeltje		Termunten	96
TS	1	Pieterjtje Faber		Terschelling	96
UK	158	Willem Jacob	PIPM	Urk	221
WL	21	Annie	PCRZ	Westdongeradeel	154
WR	3	Noordster	PGII	Wieringen	214
WR	10	Petrina	PGSD	Wieringen	220
WR	98	Else Jeannette		Wieringen	221
WR	123	Jitske	PFDO	Wieringen	221
WR	158	Antonia		Wieringen	221
ZK	2	Jacob Geertruida	PEZH	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	19	Solea		Ulrum-Zoutkamp	79
ZK	23	Wilhelmina	PIOU	Ulrum-Zoutkamp	173
ZK	24	De Soltcamp		Ulrum-Zoutkamp	116
ZK	40	Morgenster	PGAQ	Ulrum-Zoutkamp	221
ZK	87	Klazina	PFKD	Ulrum-Zoutkamp	221

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 21 dicembre 1994

relativa a domande di restituzione di dazi antidumping riscossi sulle importazioni di alcuni tipi di lettori di dischi compact originari del Giappone (Amroh BV, PIA HIFI)

(94/992/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 2423/88 del Consiglio, dell'11 luglio 1988, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping o di sovvenzioni da parte di paesi non membri della Comunità economica europea ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 522/94 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 16,

considerando quanto segue:

I. PROCEDIMENTO

- (1) Tra maggio 1992 e luglio 1993, le società Amroh BV e PIA HIFI, importatori indipendenti aventi sede rispettivamente a Weesp (Paesi Bassi) e Weiterstadt (Germania) hanno presentato nove domande di restituzione dei dazi antidumping definitivi istituiti dal regolamento (CEE) n. 112/90 ⁽³⁾ su alcuni tipi di lettori di dischi compact originari del Giappone e da esse pagati sulle importazioni di detti prodotti fabbricati ed esportati dalla società Accuphase Laboratory nel periodo da maggio 1992 a giugno 1993. Le società richiedenti hanno affermato di aver pagato prezzi all'esportazione nettamente superiori al valore normale. Le domande sono ricevibili, in particolare per quanto riguarda i termini, essendo state presentate entro il periodo di tre mesi di cui all'articolo 16 del regolamento (CEE) n. 2423/88.
- (2) Tre delle domande presentate dalla Amroh BV riguardavano merci importate nel periodo maggio-giugno 1992, già contemplato da una decisione della Commissione ⁽⁴⁾ relativa a domande di restituzione di dazi antidumping riscossi sulle importazioni di lettori di dischi compact originari del Giappone. La decisione, che autorizzava la restituzione di un importo pari al 16,9 del valore in base al quale le autorità competenti avevano calcolato l'importo del dazio antidumping, deve applicarsi anche alle tre transazioni citate sopra, in quanto la loro inclusione nel calcolo non altera il margine di dumping effettivo per il periodo esaminato.

- (3) La Commissione ha deciso di esaminare le altre domande, concernenti importazioni effettuate nel periodo febbraio-giugno 1993, secondo le disposizioni sulle domande relative a forniture successive fissate nel punto I, paragrafo 4 della nota della Commissione riguardante la restituzione di dazi antidumping ⁽⁵⁾. Le informazioni necessarie per accertare la fondatezza delle domande sono state fornite per il periodo dal 21 dicembre 1992 al 20 giugno 1993 compreso e sono state inviate direttamente alla Commissione dalla società Accuphase Laboratory, alla quale i richiedenti si erano rivolti.
- (4) La Commissione ha chiesto e verificato tutte le informazioni ritenute necessarie ai fini dell'esame delle domande di restituzione.

- (5) I richiedenti sono stati informati in merito ai risultati dell'esame delle domande. È stato fissato un termine adeguato entro il quale essi potevano presentare osservazioni sulle informazioni ricevute e si è tenuto debitamente conto di tali osservazioni.

II. PRODOTTO IN ESAME

- (6) La definizione del prodotto in esame è identica a quella esposta nel regolamento (CEE) n. 112/90, modificato dal regolamento (CEE) n. 819/92 ⁽⁶⁾. I prodotti in esame sono alcuni tipi di lettori di dischi compact di cui ai codici NC ex 8519 31 00, ex 8519 39 00, ex 8519 99 10, ex 8520 31 90, ex 8520 39 90 e ex 8527 31 91 (codici Taric 8519 31 00*10, 8519 39 00*10, 8519 99 10*10, 8520 31 90*30, 8520 39 10*10, 8529 39 90*10 e 8527 31 91*10) ⁽⁷⁾, in seguito denominati lettori di dischi compact.

⁽⁵⁾ GU n. C 266 del 22. 10. 1986, pag. 2.

⁽⁶⁾ GU n. L 87 del 2. 4. 1992, pag. 1.

⁽⁷⁾ Si tratta di apparecchi di riproduzione del suono «stand alone» con un sistema di lettura ottica laser e con dimensioni di almeno 216 × 45 × 150 mm, nei quali è possibile inserire un numero massimo di dieci dischi compact, compresi gli apparecchi di riproduzione del suono che possono essere incorporati in un sistema rack, a condizione che possano funzionare autonomamente con alimentazione e comandi indipendenti, a corrente alternata di 110 — 120 — 220 — 240 V, esclusi gli apparecchi funzionanti con un'alimentazione a corrente continua pari o inferiore a 12 V.

⁽¹⁾ GU n. L 209 del 2. 8. 1988, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 66 del 10. 3. 1994, pag. 10.

⁽³⁾ GU n. L 13 del 17. 1. 1990, pag. 21.

⁽⁴⁾ GU n. L 150 del 22. 6. 1993, pag. 44.

III. RISULTANZE IN MATERIA DI RESTITUZIONE

A. Fondatezza della domanda

- (7) A norma dell'articolo 16, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 2423/88 l'importatore che ha pagato il dazio antidumping e che ne chiede la restituzione deve dimostrare che i dazi riscossi superano il margine di dumping calcolato per il periodo di riferimento pertinente. Il margine di dumping deve essere calcolato con lo stesso metodo applicato nell'inchiesta iniziale.
- (8) La Commissione ha ritenuto che le informazioni fornite dai richiedenti e dall'esportatore riguardo al valore normale e ai prezzi all'esportazione dei diversi modelli di lettori di dischi compact fossero sufficienti per calcolare correttamente l'effettivo margine di dumping medio.

1. Valore normale

- (9) Uno dei modelli di lettori di dischi compact prodotti dall'Accuphase Laboratory è stato venduto sul mercato interno in quantitativi sufficientemente rappresentativi e a prezzi che permettevano il recupero di tutti i costi, adeguatamente ripartiti, nel corso di normali operazioni commerciali. Il valore normale è stato quindi stabilito in base alla media ponderata dei prezzi di vendita di detto modello, al netto di tutti gli sconti e abbuoni. Per gli altri modelli il valore normale è stato calcolato a norma dell'articolo 2, paragrafo 3, lettera b) ii) del regolamento (CEE) n. 2423/88.

2. Prezzo all'esportazione

- (10) Dato che l'Accuphase Laboratory ha venduto i lettori di dischi compact direttamente ad importatori indipendenti nella Comunità, i prezzi all'esportazione sono stati determinati in base ai prezzi netti effettivamente pagati o pagabili per il prodotto venduto per l'esportazione nella Comunità.

3. Confronto

- (11) Ai fini di un equo confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione, ai sensi dell'articolo 2, paragrafi 9 e 10 del regolamento (CEE) n. 2423/88, la Commissione ha tenuto conto delle differenze che incidono sulla comparabilità dei prezzi quando è stata dimostrata l'esistenza di un rapporto diretto tra dette differenze e le vendite in esame. Sono stati tra l'altro applicati adeguamenti per tener conto delle spese di nolo, di assicurazione e di movimentazione, nonché delle retribuzioni del personale di vendita. Tutti i confronti sono stati effettuati allo stesso stadio commerciale, a livello franco fabbrica.

(12) Per quanto riguarda le differenze inerenti ai costi sostenuti per le garanzie, la Commissione ha accertato che l'adeguamento chiesto dal richiedente per tener conto dell'entità di tali costi sul mercato interno era basato in parte su transazioni che non rientravano nel periodo dell'inchiesta. La Commissione ha pertanto calcolato il costo medio per questa voce su tutte le vendite di lettori dischi compact di tipo «stand alone» per il periodo pertinente e ha adeguato il valore normale in base al risultato così ottenuto.

(13) Gli adeguamenti richiesti per tenere conto delle spese di finanziamento e delle commissioni sono stati applicati solo se adeguatamente provati.

(14) L'Accuphase Laboratory ha inoltre chiesto adeguamenti per le spese promozionali. Tuttavia, a norma dell'articolo 2, paragrafo 10 del regolamento (CEE) 2423/88, non possono essere applicati adeguamenti per tener conto delle differenze inerenti a tali spese, in quanto queste differenze non incidono sulla comparabilità dei prezzi. La domanda è stata pertanto respinta.

4. Margine di dumping

(15) Per il periodo di riferimento in questione, la Commissione ha confrontato il valore normale medio ponderato di ciascun modello di lettore di dischi compact, franco fabbrica, con il prezzo all'esportazione franco fabbrica applicato dall'Accuphase Laboratory per ciascuna spedizione venduta per l'esportazione nella Comunità nello stesso periodo. La Commissione ha accertato che il margine di dumping medio nel periodo in esame era inferiore a quello stabilito nel regolamento (CEE) n. 112/90 nei confronti della stessa società. La Commissione ha concluso che nel periodo in esame il margine medio ponderato di dumping, espresso in percentuale del valore cif complessivo era del 15,7%. I richiedenti hanno quindi dimostrato che il dazio riscosso ad un'aliquota del 32% supera il margine di dumping effettivo per il periodo interessato.

B. Importi da rimborsare

(16) Gli importi da rimborsare ai richiedenti, corrispondenti alla differenza tra l'aliquota del dazio riscosso e il margine di dumping effettivo, sono pari al 16,3% (32% meno 15,7%) del valore impiegato dalle autorità competenti per calcolare il livello del dazio antidumping.

(17) Per le transazioni di cui al punto 2, gli importi da restituire sono pari al 16,9% del valore impiegato dalle autorità competenti per calcolare il livello del dazio antidumping.

(18) I richiedenti sono stati informati dei risultati dell'esame e non hanno presentato osservazioni. La

Commissione ha informato gli Stati membri e ha dato il suo parere sulla questione. Gli Stati membri non hanno fatto obiezioni,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Le domande di restituzione di dazi antidumping presentate dalle società Amroh BV e PIA Hifi Vertriebs GmbH in relazione alle importazioni effettuate nel periodo dal 21 dicembre 1992 al 20 giugno 1993 sono accolte per l'importo corrispondente al 16,3% del valore in base al quale le autorità competenti hanno calcolato l'importo del dazio antidumping.

Le domande di restituzione di dazi antidumping presentate dalla società Amroh BV in relazione alle importazioni effettuate nel periodo da maggio a luglio 1992 sono accolte per l'importo corrispondente al 16,9% del valore in base al quale le autorità competenti hanno calcolato l'importo del dazio antidumping.

Articolo 2

Gli importi di cui all'articolo 1 devono essere restituiti rispettivamente dalle autorità dei Paesi Bassi e della Germania.

Articolo 3

Sono destinatari della presente decisione i Paesi Bassi, la Repubblica federale di Germania e le seguenti società:

- Amroh BV, Hogeweyselaan 227, 1382 JL Weesp, Paesi Bassi,
- PIA Hifi Vertriebs GmbH, Rosenweg 6, 64331 Weiterstadt, Germania.

Fatto a Bruxelles, il 21 dicembre 1994.

Per la Commissione

Leon BRITTAN

Membro della Commissione