

Edizione
in lingua italiana

Legislazione

Sommario

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

- Regolamento (CE) n. 393/96 della Commissione, del 4 marzo 1996, relativo alla fornitura di cereali a titolo di aiuto alimentare..... 1
- * Regolamento (CE) n. 394/96 della Commissione, del 4 marzo 1996, che impone un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di fibre di poliesteri in fiocco originarie della Bielorussia..... 10
- * Regolamento (CE) n. 395/96 della Commissione, del 4 marzo 1996, che modifica il regolamento (CE) n. 1667/95 che stabilisce il bilancio previsionale di approvvigionamento delle isole Canarie per i prodotti del settore delle carni bovine..... 20
- * Regolamento (CE) n. 396/96 della Commissione, del 4 marzo 1996, che modifica il regolamento (CE) n. 2019/94 relativo alle importazioni dagli Stati Uniti d'America di residui della fabbricazione dell'amido di granturco 22
- Regolamento (CE) n. 397/96 della Commissione, del 4 marzo 1996, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli 24
- * Regolamento (CE) n. 398/96 della Commissione, del 4 marzo 1996, recante modifica del regolamento (CE) n. 1466/95 che stabilisce le modalità particolari di applicazioni delle restituzioni all'esportazione nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari 26

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

Commissione

96/180/CE:

- * **Decisione della Commissione, del 16 gennaio 1996, relativa ad un procedimento in forza dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE (IV/35.545 LH/SAS) (¹)** 28

(¹) Testo rilevante ai fini del SEE

I

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

REGOLAMENTO (CE) N. 393/96 DELLA COMMISSIONE
del 4 marzo 1996
relativo alla fornitura di cereali a titolo di aiuto alimentare

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,
visto il regolamento (CEE) n. 3972/86 del Consiglio, del 22 dicembre 1986, relativo alla politica ed alla gestione dell'aiuto alimentare ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 1930/90 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 6, paragrafo 1, lettera c),

considerando che il regolamento (CEE) n. 1420/87 del Consiglio, del 21 maggio 1987, che fissa le modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 3972/86 in materia di politica e gestione dell'aiuto alimentare ⁽³⁾, stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare di azioni di aiuto, nonché i criteri generali relativi al trasporto dell'aiuto alimentare al di là dello stadio fob;
considerando che, in seguito a varie decisioni relative alla concessione di aiuti alimentari, la Commissione ha accordato ad una serie di paesi beneficiari 24 951 t di cereali;

considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CEE) n. 2200/87 della Commissione, dell'8 luglio 1987, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione nella Comunità di prodotti a titolo di aiuto alimentare comunitario ⁽⁴⁾, modificato dal regolamento (CEE) n. 790/91 ⁽⁵⁾; che è necessario precisare in particolare i termini e le condizioni di fornitura, nonché la procedura da seguire per determinare le spese che ne derivano;

considerando che, tenendo conto dei piccoli quantitativi da fornire, del modo di condizionamento e della moltitudine di destinazioni delle forniture è opportuno dare ai

concorrenti la facoltà di indicare, per una data partita, due porti d'imbarco eventualmente non appartenenti alla stessa zona portuale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Nel quadro dell'aiuto alimentare comunitario, si procede alla mobilitazione nella Comunità di cereali, ai fini della loro fornitura ai beneficiari indicati negli allegati, conformemente al disposto del regolamento (CEE) n. 2200/87 e alle condizioni specificate negli allegati. L'aggiudicazione delle partite avviene mediante gara.

Per il lotto B, in deroga all'articolo 7, paragrafo 3, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2200/87, nell'offerta possono essere indicati due porti d'imbarco non necessariamente appartenenti alla stessa zona portuale.

Si considera che l'aggiudicatario abbia preso conoscenza di tutte le condizioni generali e particolari applicabili e che le abbia accettate. Non vengono prese in considerazione eventuali altre condizioni o riserve contenute nella sua offerta.

Articolo 2

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

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

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 1996.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU n. L 370 del 30. 12. 1986, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 174 del 7. 7. 1990, pag. 6.

⁽³⁾ GU n. L 136 del 26. 5. 1987, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU n. L 204 del 25. 7. 1987, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU n. L 81 del 28. 3. 1991, pag. 108.

ALLEGATO I

LOTTO A

1. **Azioni n. (1):** vedi allegato II.
2. **Programma:** 1995.
3. **Beneficiario (2):** Euronaid, Postbus 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland [tel. (31-70) 33 05 757; telefax 36 41 701; telex 30960 NL EURON].
4. **Rappresentante del beneficiario (3):** da designarsi dal beneficiario.
5. **Luogo o paese di destinazione:** vedi allegato II.
6. **Prodotto da mobilitare:** riso lavorato (codice prodotto 1006 30 92 900 o 1006 30 94 900 o 1006 30 96 900 o 1006 30 98 900).
7. **Caratteristiche e qualità della merce (3) (7):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991 [pag. 1, IIA.1. f)].
8. **Quantitativo globale:** 906 t (1 631 t di cereali).
9. **Numero dei lotti:** 1; vedi allegato II.
10. **Condizionamento e marcatura (6) (8) (9) (12):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [IIA.2.c) e IIA.3)].
Lingua da utilizzare per la marcatura: vedi allegato II.
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** sul mercato della Comunità.
12. **Stadio di fornitura:** reso porto d'imbarco.
13. **Porto d'imbarco:** —
14. **Porto di sbarco indicato dal beneficiario:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Indirizzo del magazzino e, se del caso, porto di sbarco:** —
17. **Periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco:** dal 15. 4 al 5. 5. 1996.
18. **Data limite per la fornitura:** —
19. **Procedura per determinare le spese di fornitura:** gara.
20. **Scadenza per la presentazione delle offerte:** 19. 3. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles).
21. **In caso di seconda gara:**
 - a) scadenza per la presentazione delle offerte: 2. 4. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles);
 - b) periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco: dal 29. 4 al 19. 5. 1996;
 - c) data limite per la fornitura: —
22. **Importo della garanzia di gara:** 5 ECU/t.
23. **Importo della garanzia di fornitura:** 10 % dell'importo dell'offerta espressa in ecu.
24. **Indirizzo a cui inviare le offerte e le cauzioni di gara (1):** Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel. [Attenzione! Nuovi numeri: telex: 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04].
25. **Restituzione su richiesta dell'aggiudicatario (4):** restituzione applicabile il 15. 3. 1996, fissata dal regolamento (CE) n. 342/96 della Commissione (GU n. L 48 del 27. 2. 1996, pag. 9).

LOTTO B

1. **Azioni n. (1):** vedi allegato II.
2. **Programma:** 1995.
3. **Beneficiario (2):** Euronaid, Postbus 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland [tel. (31-70) 33 05 757; telefax 36 41 701; telex 30960 NL EURON].
4. **Rappresentante del beneficiario (3):** da designarsi dal beneficiario.
5. **Luogo o paese di destinazione:** vedi allegato II.
6. **Prodotto da mobilitare:** fiocchi d'avena.
7. **Caratteristiche e qualità della merce (3) (7):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991 [pag. 1, II.B.1.e].
8. **Quantitativo globale:** 312 t (538 t di cereali).
9. **Numero dei lotti:** 1 (vedi allegato II).
10. **Condizionamento e marcatura (6) (8) (9) (10):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.B.2.f) e II.B.3].
Lingua da utilizzare per la marcatura: vedi allegato II.
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** sul mercato della Comunità.
12. **Stadio di fornitura:** reso porto d'imbarco (11).
13. **Porto d'imbarco:** —
14. **Porto di sbarco indicato dal beneficiario:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Indirizzo del magazzino e, se del caso, porto di sbarco:** —
17. **Periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco:** dal 15. 4 al 5. 5. 1996.
18. **Data limite per la fornitura:** —
19. **Procedura per determinare le spese di fornitura:** gara.
20. **Scadenza per la presentazione delle offerte:** 19. 3. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles).
21. **In caso di seconda gara:**
 - a) scadenza per la presentazione delle offerte: 2. 4. 1996 ore 12 (ora di Bruxelles);
 - b) periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco: dal 29. 4 al 19. 5. 1996;
 - c) data limite per la fornitura: —
22. **Importo della garanzia di gara:** 5 ECU/t.
23. **Importo della garanzia di fornitura:** 10 % dell'importo dell'offerta espressa in ecu.
24. **Indirizzo a cui inviare le offerte e le cauzioni di gara (1):** Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel. [Attenzione! Nuovi numeri: telex 25670 AGREC B; telefax (32-2) 296 70 03 / 296 70 04].
25. **Restituzione su richiesta dell'aggiudicatario (4)** restituzione applicabile il 15. 3. 1996, fissata dal regolamento (CE) n. 342/96 della Commissione (GU n. L 48 del 27. 2. 1996, pag. 9).

LOTTO C

1. **Azioni n. (1):** vedi allegato II.
2. **Programma:** 1995.
3. **Beneficiario (2):** World Food Programme (PAM), via Cristoforo Colombo 426, I-00145 Roma (telex 626675 WFP I).
4. **Rappresentante del beneficiario:** da designarsi dal beneficiario.
5. **Luogo o paese di destinazione:** vedi allegato II.
6. **Prodotto da mobilitare:** granturco.
7. **Caratteristiche e qualità della merce (3) (7):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [IIA.1.d].
8. **Quantitativo globale:** 10 000 t.
9. **Numero dei lotti:** 1 (vedi allegato II).
10. **Condizionamento e marcatura (8) (12):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [IIA.2.c) e IIA.3];
Alla rinfusa e sacchi e aghi e filo necessario (2/sacco) (14).
Lingua da utilizzare per la marcatura: vedi allegato II.
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** sul mercato della Comunità.
12. **Stadio di fornitura:** reso porto d'imbarco — fob stivato e livellato (13).
13. **Porto d'imbarco:** —
14. **Porto di sbarco indicato dal beneficiario:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Indirizzo del magazzino e, se del caso, porto di sbarco:** —
17. **Periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco:** dal 15. 4 al 5. 5. 1996.
18. **Data limite per la fornitura:** —
19. **Procedura per determinare le spese di fornitura:** gara.
20. **Scadenza per la presentazione delle offerte:** 19. 3. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles).
21. **In caso di seconda gara:**
 - a) scadenza per la presentazione delle offerte: 2. 4. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles);
 - b) periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco: dal 29. 4 al 19. 5. 1996;
 - c) data limite per la fornitura: —
22. **Importo della garanzia di gara:** 5 ECU/t.
23. **Importo della garanzia di fornitura:** 10 % dell'importo dell'offerta formulata in ecu.
24. **Indirizzo a cui inviare le offerte e le cauzioni di gara (1):** Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel [Attenzione! Nuovi numeri: telex 25670 AGREC B; telefax (32-2) 296 70 03 / 296 70 04].
25. **Restituzione su richiesta dell'aggiudicatario (4):** restituzione applicabile il 15. 3. 1996, fissata dal regolamento (CE) n. 342/96 della Commissione (GU n. L 48 del 27. 2. 1996, pag. 9).

LOTTO D

1. **Azione n. (1):** 721/95.
2. **Programma:** 1995.
3. **Beneficiario (2):** World Food Programme (PAM), via Cristoforo Colombo 426, I-00145 Roma (telex 626675 WFP I).
4. **Rappresentante del beneficiario:** da designarsi dal beneficiario.
5. **Luogo o paese di destinazione:** Iraq.
6. **Prodotto da mobilitare:** farina di frumento tenero.
7. **Caratteristiche e qualità della merce (3) (7):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.B.1.a].
8. **Quantitativo globale:** 9 000 t (12 330 t di cereali).
9. **Numero dei lotti:** 1.
10. **Condizionamento e marcatura (6) (9):** vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.B.2.a) e II.B.3].
— Iscrizioni in inglese; iscrizioni complementari: «Expiry date: ...».
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** sul mercato della Comunità.
12. **Stadio di fornitura:** reso porto d'imbarco — fob stivato (13).
13. **Porto d'imbarco:** —
14. **Porto di sbarco indicato dal beneficiario:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Indirizzo del magazzino e, se del caso, porto di sbarco:** —
17. **Periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco:** 22. 4 — 12. 5. 1996.
18. **Data limite per la fornitura:** —
19. **Procedura per determinare le spese di fornitura:** gara.
20. **Scadenza per la presentazione delle offerte:** 19. 3. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles).
21. **In caso di seconda gara:**
 - a) scadenza per la presentazione delle offerte: 2. 4. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles);
 - b) periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco: 6 — 26. 5. 1996;
 - c) data limite per la fornitura: —
22. **Importo della garanzia di gara:** 5 ECU/t.
23. **Importo della garanzia di fornitura:** 10 % dell'importo dell'offerta formulata in ecu.
24. **Indirizzo a cui inviare le offerte e le cauzioni di gara (1):** Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel. Attenzione! Nuovi numeri! [telex 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04].
25. **Restituzione su richiesta dell'aggiudicatario (4):** restituzione applicabile il 15. 3. 1996, fissata dal regolamento (CE) n. 342/96 della Commissione (GU n. L 48 del 27. 2. 1996, pag. 9).

LOTTO E

1. **Azione** ⁽¹⁾: n. 703/95.
2. **Programma**: 1995.
3. **Beneficiario** ⁽²⁾: CICR, 19, avenue de la Paix, CH-1202 Genève [tel. (41-22) 734 60 01; telex 22269 CH CICR].
4. **Rappresentante del beneficiario**: ICRC Tbilisi, Dutu Megreli Road 1, 380003 Tbilisi [tel. (78 83 2) 93 55 11; telefax 93 55 20].
5. **Luogo o paese di destinazione**: Georgia.
6. **Prodotto da mobilitare**: farina di frumento tenero.
7. **Caratteristiche e qualità della merce** ⁽³⁾ ⁽⁷⁾: vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.B.1.a].
8. **Quantitativo globale**: 330 t (452 t di cereali).
9. **Numero dei lotti**: 1.
10. **Condizionamento e marcatura** ⁽⁸⁾ ⁽⁹⁾ ⁽¹²⁾ ⁽¹⁵⁾: vedi GU n. C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.B.2.d) e II.B.3].
— Iscrizioni in inglese.
11. **Modo di mobilitazione del prodotto**: sul mercato della Comunità.
12. **Stadio di fornitura**: reso destinazione.
13. **Porto d'imbarco**: —
14. **Porto di sbarco indicato dal beneficiario**: —
15. **Porto di sbarco**:
16. **Indirizzo del magazzino e, se del caso, porto di sbarco**:
ICRC Sochi (warehouse), Castello street 51, ADLER Sochi, Russia.
17. **Periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco in caso di attribuzione della fornitura allo stadio porto d'imbarco**: 8 — 21. 4. 1996.
18. **Data limite per la fornitura**: 19. 5. 1996.
19. **Procedura per determinare le spese di fornitura**: gara.
20. **Scadenza per la presentazione delle offerte**: 19. 3. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles).
21. **In caso di seconda gara**:
 - a) scadenza per la presentazione delle offerte: 2. 4. 1996, ore 12 (ora di Bruxelles);
 - b) periodo di messa a disposizione al porto d'imbarco in caso di attribuzione della fornitura allo stadio porto d'imbarco: 22. 4 — 5. 5. 1996;
 - c) data limite per la fornitura: 2. 6. 1996.
22. **Importo della garanzia di gara**: 5 ECU/t.
23. **Importo della garanzia di fornitura**: 10 % dell'importo dell'offerta formulata in ecu.
24. **Indirizzo a cui inviare le offerte e le cauzioni di gara** ⁽¹⁾: Bureau de l'aide alimentaire, à l'attention de Monsieur T. Vestergaard, bâtiment Loi 130, bureau 7/46, rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel. Attenzione! Nuovi numeri! [telex 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03 / 296 70 04].
25. **Restituzione su richiesta dell'aggiudicatario** ^(*): restituzione applicabile il 15. 3. 1996, fissata dal regolamento (CE) n. 342/96 della Commissione (GU n. L 48 dal 27. 2. 1996, pag. 9).

Note

- (¹) Il numero dell'azione è da citare in tutta la corrispondenza.
- (²) L'aggiudicatario si mette in contatto con il beneficiario quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.
- (³) L'aggiudicatario rilascia al beneficiario un certificato redatto da un organismo ufficiale da cui risulti che, per il prodotto da consegnare, le norme in vigore, per quanto concerne la radiazione nucleare nello Stato membro in questione, non sono superate. Nel certificato di radioattività occorre indicare il tenore del cesio 134 e 137 e dello iodio 131.
- (⁴) Il regolamento (CEE) n. 2330/87 della Commissione (GU n. L 210 dell'1. 8. 1987, pag. 56), modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2226/89 (GU n. L 214 del 25. 7. 1989, pag. 10), si applica alle restituzioni all'esportazione. La data di cui all'articolo 2 del citato regolamento corrisponde a quella di cui al punto 25 del presente allegato.

L'importo della restituzione è convertito in moneta nazionale mediante il tasso di conversione agricolo in vigore il giorno dell'espletamento delle formalità doganali di esportazione. Non si applicano a tale importo le disposizioni di cui agli articoli da 13 a 17 del regolamento (CEE) n. 1068/93 della Commissione (GU n. L 108 dell'1. 5. 1993, pag. 106), modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2853/95 (GU n. L 299 del 12. 12. 1995, pag. 1).

- (⁵) Il fornitore deve inviare un duplicato dell'originale della fattura a: Willis Corroon Scheuer, PO Box 1315, NL-1000 BH Amsterdam.
- (⁶) Da spedire in contenitori di 20 piedi, regime FCL/FCL (lotto B: ogni contenitore deve avere obbligatoriamente un contenuto netto di 12 tonnellate).

Il fornitore è responsabile dei costi inerenti alla messa a disposizione dei contenitori, stadio stock del terminal al porto di spedizione. Tutte le altre successive spese di carico, comprese quelle di rimozione dei contenitori dal terminal, sono a carico del beneficiario. Non si applicano le disposizioni dell'articolo 13, paragrafo 2, secondo comma del regolamento (CEE) n. 2200/87.

L'aggiudicatario deve fornire all'agente addetto al ricevimento della merce l'elenco completo d'imballaggio di ciascuno dei contenitori, specificando il numero di sacchi relativo a ciascun numero come indicato nel bando di gara.

L'aggiudicatario deve sigillare ogni contenitore con un dispositivo di chiusura numerato (SYSKO lock-tainer 180 seal), il cui numero deve essere comunicato allo spedite del beneficiario.

- (⁷) L'aggiudicatario trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna i documenti seguenti:
- certificato fitosanitario (lotto A + B1: + data di scadenza);
 - lotti A e B: certificato di fumigazione [i cereali/derivativi di cereali devono essere sottoposti a fumigazione, prima della spedizione mediante fosforo di magnesio (min. 2gr/m³) per almeno cinque giorni dall'applicazione del fumigante all'operazione di sfiatamento. La relativa certificazione deve essere disponibile al momento della spedizione].

- (⁸) In deroga al disposto della GU n. C 114, il testo del punto II.A.3.c) o II.B.3.c) è sostituito dal seguente: «la dicitura "Comunità europea"».
- (⁹) Ai fini di un eventuale nuovo insaccamento, l'aggiudicatario fornisce il 2 % dei sacchi vuoti che devono essere della stessa qualità di quelli contenenti la merce e recare l'iscrizione, seguita da una R maiuscola.
- (¹⁰) Vedi quarta modifica della GU n. C 114 pubblicata nella GU n. C 272 del 21. 10. 1992, pag. 6.
- (¹¹) Per il lotto B in deroga all'articolo 7, paragrafo 3, lettera d) del regolamento (CEE) n. 2200/87, nell'offerta possono essere indicati due porti d'imbarco non necessariamente appartenenti alla stessa zona portuale.
- (¹²) Vedi seconda modifica della GU n. C 114 pubblicata nella GU n. C 135 del 26. 5. 1992, pag. 20.
- (¹³) In deroga al disposto dell'articolo 7, paragrafo 3, lettera f) e dell'articolo 13, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 2200/87, il prezzo offerto deve essere comprensivo di tutte le spese di carico, di movimentazione, e di stivaggio (lotto C: e di livellamento della merce sfusa).

- (¹⁴) Per i sacchi: 21 sacchi/t.

Per gli aghi: 1/100 t.

Per il filo: 60 % poliestere, 40 % cotone, 20/4, senza nodi, 5 000 m/kg, in bobine da 3 kg.

(¹⁵) I sacchi sono impilati, max. 21, su palette di legno (pino, abete o pioppo) delle dimensioni massime di 1 200 × 1 400 mm, con le seguenti caratteristiche:

- 4 vie, non reversibili, con alette;
- tavolato superiore costituito di 7 assi almeno (larghezza 100 mm, spessore 22 mm);
- tavolato inferiore costituito di 3 assi (larghezza 100 mm, spessore 22 mm);
- 3 traverse (larghezza 100 mm, spessore 22 mm);
- 9 spessori delle dimensioni minime di 100 × 100 × 78 mm.

Il carico di ogni paletta è avvolto in plastica retrattile dello spessore minimo di 150 micron. Il carico di ogni paletta sarà coperto di una struttura in legno per permetterne l'accatastamento. Il tutto è legato, in ogni direzione, da due fascette di nylon larghe almeno 15 mm e munite di fibbie di plastica. La protezione dei sacchi è rinforzata con cartone o legno, inserito tra i sacchi e le fascette.

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

Lote Parti Partie Παρτίδα Lot Lot Lotto Partij Lote Erä Parti	Cantidad total (en toneladas) Totalmængde (tons) Gesamtmenge (in Tonnen) Συνολική ποσότητα (σε τόνους) Total quantity (in tonnes) Quantité totale (en tonnes) Quantità totale (in tonnellate) Totale hoeveelheid (in ton) Quantidade total (em toneladas) Kokonaismäärä (tonnia) Total kvantitet (ton)	Cantidades parciales (en toneladas) Delmængde (tons) Teilmengen (in Tonnen) Μερικές ποσότητες (σε τόνους) Partial quantities (in tonnes) Quantités partielles (en tonnes) Quantitativi parziali (in tonnellate) Deelhoeveelheden (in ton) Quantidades parciais (em toneladas) Osittaismäärä (tonnia) Delkvantitet (ton)	Acción nº Aktion nr. Maßnahme Nr. Δράση αριθ. Operation No Action nº Azione n. Maatregel nr. Acção nº Toimi N:o Aktion nr	País de destino Bestemmelsesland Bestimmungsland Χώρα προορισμού Country of destination Pays de destination Paese di destinazione Land van bestemming País de destino Määrämaa Bestämmelsland	Lengua que se debe utilizar en la rotulación Mærkning på følgende sprog Kennzeichnung in folgender Sprache Γλώσσα που πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τη σήμανση Language to be used for the marking Langue à utiliser pour le marquage Lingua da utilizzare per la marcatura Taal te gebruiken voor de opschriften Língua a utilizar na rotulagem Merkinnässä käytettävä kieli Märkning på följande språk
A	906	A1: 198 A2: 708	197/95 201/95	Perú Perú	Español Español
B	312	B1: 48 B2: 60 B3: 96 B4: 96 B5: 12	585/95 586/95 587/95 588/95 589/95	Perú Madagascar Madagascar Madagascar Madagascar	Español Français Français Français Français
C	10 000	C1: 4 000 C2: 6 000	708/95 709/95	Lesotho Swaziland	English English

REGOLAMENTO (CE) N. 394/96 DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 1996

che impone un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di fibre di poliesteri in fiocco originarie della Bielorussia

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3283/94 del Consiglio, del 22 dicembre 1994, relativo alla difesa contro le importazioni oggetto di dumping da parte di paesi non membri della Comunità europea⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1251/95⁽²⁾, in particolare l'articolo 23,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⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 522/94⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 11,

sentito il comitato consultivo,

considerando quanto segue:

A. PROCEDURA

- (1) Nell'agosto 1994, con un avviso pubblicato nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*⁽⁵⁾, la Commissione ha annunciato l'apertura di un procedimento antidumping relativo alle importazioni di fibre di poliesteri in fiocco originarie della Bielorussia.
- (2) Il procedimento è stato avviato in seguito ad una denuncia presentata dal CIRFS (Comitato internazionale per il rayon e le fibre sintetiche), per conto dei produttori comunitari che assertivamente effettuavano una proporzione maggioritaria della produzione complessiva di fibre di poliesteri in fiocco nella Comunità.

La denuncia conteneva elementi di prova relativi all'esistenza di pratiche di dumping sul prodotto in questione e al conseguente grave pregiudizio, che sono stati considerati sufficienti per giustificare l'apertura del procedimento.

⁽¹⁾ GU n. L 349 del 31. 12. 1994, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 122 del 2. 6. 1995, pag. 1.

⁽³⁾ GU n. L 209 del 2. 8. 1988, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU n. L 66 del 10. 3. 1994, pag. 10.

⁽⁵⁾ GU n. C 212 del 3. 8. 1994, pag. 5.

- (3) La Commissione ha ufficialmente informato i produttori, gli esportatori e gli importatori notoriamente interessati, i rappresentanti del paese esportatore e i denunzianti. Le parti direttamente interessate hanno avuto la possibilità di comunicare le loro osservazioni per iscritto e di chiedere di essere sentite.
- (4) Un produttore del paese interessato, diversi importatori e l'industria comunitaria denunziante hanno comunicato osservazioni scritte. Le parti che ne hanno fatto richiesta sono state sentite.
- (5) La Commissione ha inviato questionari alle parti notoriamente interessate e ha ricevuto informazioni dai produttori comunitari denunzianti, da un esportatore bielorusso e da due importatori comunitari che hanno collaborato.
- (6) Anche gli acquirenti e l'industria di trasformazione del prodotto nella Comunità hanno presentato osservazioni, direttamente oppure attraverso i loro rappresentanti.
- (7) La Commissione ha chiesto e verificato tutte le informazioni considerate necessarie ai fini della determinazione preliminare del dumping e del pregiudizio e ha svolto inchieste presso le sedi delle seguenti società:

a) produttori comunitari denunzianti:

- Hoechst AG, Frankfurt am Main, Germania,
- Du Pont de Nemours, Bad Homburg, Germania,
- Montefibre SpA Enichem, Milano, Italia,
- Akzo Fibres and Polymers Division, Arnheim, Paesi Bassi,
- Wellman International Ltd, Co. Meath, Irlanda,
- La Seda de Barcelona SA, El Prat de Llobrega, Spagna,
- Nurel SA, Hospitalet de Llobrega, Spagna;

b) tre produttori situati in due paesi aventi un'economia di mercato:

- Shinkong Synthetic Fibers Cooperation, Taiwan,
- Tuntex Distinct Cooperation, Taiwan,
- Zakłady Włokien Chemicznych Elana SA, Polonia.

- (8) L'inchiesta relativa alle pratiche di dumping riguardava il periodo compreso tra il 1° luglio 1993 e il 30 giugno 1994 (in appresso denominato «periodo dell'inchiesta»).
- (9) Data la complessità del caso, dovuta soprattutto alle difficoltà incontrate nel reperimento di dati attendibili in un paese ad economia di mercato di riferimento (in appresso denominato «paese analogo»), l'inchiesta ha superato il normale termine di un anno fissato all'articolo 7, paragrafo 9 del regolamento (CEE) n. 2423/88 (in appresso denominato «regolamento di base»).

A questo proposito la Commissione, come era stato proposto dal denunziante, ha interpellato un produttore di fibre di poliesteri in fiocco in Polonia, che ha comunicato alcune informazioni e ha accettato di collaborare soltanto in una fase molto avanzata del procedimento. La Commissione in seguito si è messa in contatto con diversi produttori coreani, che hanno rifiutato di collaborare. Infine, due produttori taiwanesi di fibre di poliesteri in fiocco hanno risposto alla richiesta della Commissione e hanno accettato di collaborare al procedimento (cfr. considerandi 24-28).

B. PRODOTTO IN ESAME E PRODOTTO SIMILE

1. Descrizione e impiego del prodotto in esame

- (10) I prodotti in esame sono le fibre sintetiche di poliesteri in fiocco (in appresso denominate «FPF»), non cardate né pettinate, né altrimenti preparate per la filatura. Si tratta di una materia prima utilizzata in varie fasi della produzione tessile, a seconda della natura dei prodotti da fabbricare.
- (11) I prodotti possono essere ripartiti in due categorie, a seconda che siano utilizzati per la filatura oppure per altre applicazioni. Circa il 60 % delle FPF consumate nella Comunità è utilizzato per la filatura di tessuti e mescolato, se necessario, con altre fibre quali lana o cotone. La parte restante viene utilizzata per l'imbottitura di prodotti tessili (cuscini, sedili di automobili, giacche a vento e simili), comprese alcune applicazioni diverse dalla filatura, come la fabbricazione di tappeti. All'interno di queste due categorie le FPF presentano differenze di dimensioni o tipo, essenzialmente in funzione del titolo e del taglio.

- (12) Le caratteristiche fisiche essenziali delle due categorie principali e dei diversi tipi di prodotto all'interno di ciascuna categoria sono tuttavia identiche. In tali circostanze e conformemente alle inchieste precedenti, ai fini del presente procedimento le FPF devono essere considerate come un unico prodotto.

2. Prodotto simile

- (13) La Commissione ha stabilito che le FPF esportate nella Comunità dalla Bielorussia hanno caratteristiche di base e applicazioni simili a quelle dei prodotti fabbricati e venduti nella Comunità. Le FPF originarie della Bielorussia hanno inoltre caratteristiche di base e applicazioni simili a quelle dei prodotti fabbricati e venduti nel paese analogo (cfr. considerando 24-28).
- (14) L'Eurofibrefill, un'associazione costituita da un gruppo di utilizzatori di FPF, ha sostenuto che i prodotti esportati dalla Bielorussia non erano comparabili a quelli fabbricati e venduti dai produttori comunitari, i quali appartenevano ad una categoria superiore in termini di qualità e complessità.
- (15) Questa affermazione non è accettabile, poiché le caratteristiche fisiche dei prodotti sono molto simili e l'utilizzazione delle FPF di qualità assertivamente inferiore non differisce sostanzialmente da quella dei prodotti di qualità presumibilmente superiore. Nel corso dell'inchiesta è stato accertato che nelle ordinazioni dei clienti e nelle fatture i prodotti originari della Bielorussia erano stati descritti secondo criteri di classificazione identici a quelli dei prodotti comunitari; i prodotti importati inoltre sono stati venduti ad utilizzatori finali che hanno acquistato, per le stesse applicazioni, anche prodotti di origine comunitaria. Le eventuali differenze qualitative non sono quindi sufficienti per giustificare la distinzione tra i prodotti.
- (16) A questo proposito, un esportatore bielorusso e l'Eurofibrefill hanno contestato il fatto che le FPF vendute a Taiwan, scelto come paese analogo, fossero un prodotto simile alle fibre esportate dalla Bielorussia nella Comunità, sostenendo che la differenza in termini di resistenza alla rottura era un fattore decisivo tale da annullare le altre considerazioni in base alle quali i prodotti potevano essere considerati simili.
- (17) La Commissione ha concluso che, nonostante eventuali scostamenti secondari riguardo all'aspetto e alle caratteristiche, quali la resistenza alla rottura, dovuti a varianti della composizione chimica

oppure del processo di fabbricazione delle fibre vendute sui due mercati, le divergenze non sono sostanziali rispetto alle caratteristiche di base e alle applicazioni del prodotto, nonché alla percezione che di esso hanno gli acquirenti e i consumatori.

- (18) È stato quindi considerato che le FPF esportate dalla Bielorussia nella Comunità, quelle vendute sul mercato interno di Taiwan e quelle fabbricate e vendute nella Comunità sono prodotti simili ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 12 del regolamento di base.

C. DUMPING

1. Valore normale e scelta del paese analogo

- (19) Poiché la Bielorussia, avente una produzione annua di circa 130 000 tonnellate, non è un paese retto da un'economia di mercato, il valore normale doveva essere determinato in base alle informazioni ottenute relativamente al mercato interno di un paese terzo ad economia di mercato (paese di riferimento), a norma dell'articolo 2, paragrafo 5 del regolamento di base.
- (20) A questo proposito il denunziante ha proposto di utilizzare la Polonia come paese analogo. L'unico produttore di FPF sul mercato polacco ha accettato di collaborare con la Commissione.
- (21) Dopo la verifica delle informazioni comunicate e l'analisi delle condizioni generali del mercato in Polonia relativamente al prodotto in questione, è stato deciso, in base alle considerazioni esposte in appresso, di non scegliere la Polonia come paese analogo.
- (22) In Polonia il consumo è relativamente modesto (25 000 tonnellate circa) e l'unico produttore, con un volume di produzione piuttosto esiguo, controlla oltre il 90 % del mercato. In tali circostanze non esiste alcuna concorrenza tra i prezzi, poiché le importazioni dai paesi terzi (Bielorussia, Germania e Slovacchia) sono trascurabili, in considerazione degli elevati dazi all'importazione, con aliquote sino al 26 %. A causa della scarsità del consumo, inoltre, il numero di consumatori è relativamente basso.
- (23) In tali circostanze è stato concluso che nel periodo dell'inchiesta il settore delle FPF in Polonia non era sufficientemente aperto, né orientato verso il mercato. Dopo aver verificato il costo di produzione e i prezzi di vendita sul mercato interno della società che ha collaborato, la Commissione ha concluso che un valore normale stabilito in tali

circostanze non sarebbe stato conforme a normali condizioni di mercato e avrebbe prodotto un risultato eccessivamente sfavorevole all'esportatore bielorusso.

- (24) La Commissione ha quindi esaminato la possibilità di scegliere Taiwan come paese analogo, anche in considerazione del fatto che i due produttori taiwanesi disposti a collaborare avevano già partecipato a precedenti procedimenti antidumping in cui Taiwan era stato utilizzato come paese analogo. L'esportatore bielorusso non si è opposto a questa proposta, fatta eccezione per la comparabilità del prodotto (cfr. considerando 34), né sono state fatte obiezioni da parte delle autorità responsabili. La scelta di Taiwan è stata proposta a titolo definitivo in considerazione dei seguenti elementi.

— Apertura e rappresentatività del mercato di Taiwan:

- (25) I due produttori taiwanesi che hanno accettato di collaborare realizzano in modo efficiente ingenti volumi di produzione e commercializzano i loro prodotti in un mercato interno aperto e competitivo, nel quale operano nove produttori nazionali. Il consumo interno di FPF è superiore a 400 000 tonnellate ed è in parte soddisfatto da prodotti importati da diversi paesi, che sono soggetti a dazi all'importazione dell'1 % circa.
- (26) I rapporti tra l'offerta e la domanda sono quindi determinati dalla concorrenza. In considerazione dell'efficienza delle società taiwanesi, la Commissione ha accertato che i costi e i prezzi di vendita effettivi applicati sul mercato interno aperto costituiscono una base attendibile per il calcolo del valore normale. È stato inoltre stabilito che i due produttori taiwanesi, che hanno regolarmente venduto sul mercato interno quantitativi sostanziali dei prodotti in questione a clienti indipendenti, avevano un volume di vendite rappresentativo rispetto al volume complessivo delle esportazioni dalla Bielorussia nella Comunità nel periodo dell'inchiesta.
- Accesso alle materie prime di base:
- (27) I produttori taiwanesi, nel periodo dell'inchiesta, hanno potuto accedere liberamente alle materie prime ai prezzi vigenti sul mercato mondiale e i prezzi applicati sul mercato interno erano apparentemente determinati dalle forze economiche di un sistema di mercato libero e non regolamentato.
- (28) In base agli elementi suesposti e in conformità dell'articolo 2, paragrafo 5 del regolamento di base, è stato pertanto ritenuto che la scelta di Taiwan come paese analogo per la determinazione del valore normale fosse opportuna e appropriata.

2. Calcolo del valore normale

(29) Dato che non era possibile determinare i prezzi all'esportazione secondo la categoria e il tipo di FPF (cfr. considerando 30), ai fini della determinazione provvisoria il valore normale è stato stabilito in base alla media ponderata di tutte le vendite di FPF (indipendentemente da categoria e qualità) realizzate nel periodo dell'inchiesta dai due produttori che hanno collaborato sul mercato di Taiwan. Dato che, nella seconda metà del periodo dell'inchiesta, i prezzi hanno avuto variazioni significative tanto sul mercato di Taiwan quando per le esportazioni dalla Bielorussia e i quantitativi esportati sono aumentati sensibilmente, sono stati stabiliti due valori normali, uno per la prima metà del periodo dell'inchiesta e l'altro per la seconda metà. Poiché la media ponderata dei prezzi così determinata era superiore alla corrispondente media ponderata dei costi, è stato considerato che le vendite sul mercato di Taiwan sono state realizzate nel corso di normali operazioni commerciali, ai sensi dell'articolo 2, paragrafo 3 del regolamento di base. In considerazione delle informazioni disponibili sulle categorie e sui tipi dei prodotti venduti per l'esportazione dall'esportatore bielorusso, questa impostazione è stata considerata valida.

3. Prezzo all'esportazione

- (30) Le informazioni utilizzabili comunicate entro un termine adeguato dall'unico esportatore bielorusso che ha collaborato riguardavano soltanto una piccola parte delle esportazioni complessive di FPF dalla Bielorussia nella Comunità (700 tonnellate su 32 000 tonnellate). La Commissione, anche in considerazione della scarsa collaborazione da parte degli importatori/distributori che hanno acquistato la maggior parte dei prodotti originari della Bielorussia, ha quindi stabilito i prezzi all'esportazione in funzione dei dati disponibili, in conformità dell'articolo 7, paragrafo 7, lettera b) del regolamento di base.
- (31) A questo proposito, è stato ritenuto che i dati Eurostat costituissero la base più adatta. Non è stato tuttavia possibile determinare i prezzi per categoria e tipo di prodotto. La media dei prezzi all'esportazione così ottenuta era comparabile a quella calcolata in funzione delle informazioni comunicate dall'esportatore che ha collaborato. Alla luce dell'andamento dei prezzi e dei quantitativi delle esportazioni nel periodo dell'inchiesta (cfr. considerando 29), è stato calcolato un prezzo all'esportazione distinto, in media ponderata, per la prima e la seconda metà di detto periodo.

4. Confronto

- (32) Il valore normale è stato confrontato con il prezzo all'esportazione a livello fob frontiera nazionale.

- (33) Secondo i casi (e in presenza di informazioni sufficienti), il valore normale e il prezzo all'esportazione sono stati adeguati in considerazione di alcune spese di vendita specificate nell'articolo 2, paragrafo 9 del regolamento di base. Gli adeguamenti per le differenze che incidono sui prezzi riguardavano i costi di trasporto, assicurazione, movimentazione e credito.
- (34) L'esportatore bielorusso ha chiesto un adeguamento per asserite differenze qualitative dovute alla diversa resistenza alla rottura delle FPF esportate dalla Bielorussia nella Comunità e delle FPF vendute sul mercato interno di Taiwan. L'esportatore sosteneva che il prodotto di Taiwan era di qualità superiore a causa della maggiore resistenza alla rottura. L'esportatore bielorusso, che aveva comunicato alla Commissione di avere intenzione di documentare la richiesta, non ha tuttavia presentato alcun elemento di prova e comunque la Commissione non ha ricevuto informazioni tali da giustificare l'adeguamento richiesto. La richiesta è stata pertanto respinta.

5. Margine di dumping

- (35) Dal confronto tra il valore normale e il prezzo all'esportazione è emersa l'esistenza di pratiche di dumping, con margini pari all'importo di cui il valore normale supera il prezzo all'esportazione nella Comunità.
- (36) La media ponderata del margine di dumping, espressa in percentuale del prezzo franco frontiera comunitaria, dazio non corrisposto, è pari al 43,5 %.

D. INDUSTRIA COMUNITARIA

- (37) Dall'inchiesta è risultato che la quota della produzione comunitaria complessiva realizzata dai produttori denunzianti nel periodo dell'inchiesta corrispondeva ad oltre il 90 % della produzione comunitaria del prodotto simile. Si può quindi considerare che i produttori comunitari denunzianti costituiscano «l'industria comunitaria» ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 5 del regolamento di base.

E. PREGIUDIZIO

1. Consumo comunitario di FPF

- (38) Negli ultimi quattro anni il consumo apparente di FPF nella Comunità, considerato nel suo complesso, è leggermente aumentato. Rispetto a

455 000 tonnellate nel 1991, il consumo è passato a 475 000 tonnellate nel 1992, è temporaneamente sceso a 450 000 tonnellate nel 1993 (con 215 000 tonnellate nella seconda metà del 1993, che corrisponde alla prima parte del periodo dell'inchiesta) ed era pari a 250 000 tonnellate nel primo semestre del 1994.

2. Fattori relativi alle importazioni oggetto di dumping

a) *Volume e quota di mercato delle importazioni oggetto di dumping*

(39) I dati Eurostat precedenti al 1992 si riferiscono all'ex Unione Sovietica. I dati distinti per la Bielorussia sono disponibili a partire dal 1992. Nel 1991 il volume complessivo delle importazioni nella Comunità del prodotto in questione originario dell'Unione Sovietica era di 1 524 tonnellate. Le importazioni dalla Bielorussia registrate nelle statistiche erano di 5 863 tonnellate nel 1992, 22 101 tonnellate nel 1993 e 32 063 tonnellate nel periodo dell'inchiesta. Secondo quanto risulta dai dati disponibili, le importazioni originarie dell'ex Unione Sovietica erano in realtà essenzialmente originarie della Bielorussia e come tali sono state trattate nell'analisi del pregiudizio. Le importazioni sono pertanto aumentate del 2 100 % tra il 1991 e il periodo dell'inchiesta.

(40) La quota di mercato nella Comunità delle importazioni di FPF originarie della Bielorussia è passata dallo 0,3 % nel 1991 all'1,2 % nel 1992, al 4,9 % nel 1993 e al 6,9 % nel periodo dell'inchiesta. Nel periodo dell'inchiesta l'aumento si è intensificato: nella seconda metà del 1993 le esportazioni (11 788 tonnellate) erano raddoppiate rispetto al volume del 1992 e nei primi sei mesi del 1994 le esportazioni (20 275 tonnellate) erano quasi quadruplicate rispetto al volume del 1992, raggiungendo una quota di mercato semestrale dell'8,0 %.

b) *Prezzi delle importazioni oggetto di dumping*

(41) Il confronto tra la media ponderata dei prezzi franco fabbrica dell'industria comunitaria e la media ponderata dei prezzi all'esportazione dei prodotti bielorussi, a livello cif frontiera comunitaria (sdoganati), ottenuta da Eurostat mette in evidenza l'esistenza di margini di sottoquotazione per tutto il periodo dell'inchiesta. Il margine di sottoquotazione, espresso in percentuale dei prezzi dei produttori comunitari, era del 37,4 % nel periodo compreso tra giugno e dicembre 1993, mentre nella seconda metà del periodo dell'inchiesta (gennaio-giugno 1994) era del 34,7 %. La media ponderata del margine di sottoquotazione per l'intero periodo dell'inchiesta era del 35,7 %. Questo risultato è stato confermato da un confronto

specifico in base ai dati parziali comunicati dell'esportatore bielorosso (cfr. considerando 30).

3. Fattori relativi alla situazione dell'industria comunitaria

(42) La situazione dell'industria comunitaria deve essere esaminata alla luce delle misure antidumping in vigore.

— Il 22 ottobre 1992, in seguito al riesame delle misure antidumping imposte dal regolamento (CEE) n. 3946/88 del Consiglio ⁽¹⁾, il Consiglio, con il regolamento (CEE) n. 3017/92 ⁽²⁾, ha modificato le aliquote dei dazi antidumping applicabili alle importazioni di fibre tessili sintetiche di poliesteri originarie della Romania, di Taiwan, della Turchia, delle Repubbliche di Serbia e del Montenegro e dell'ex Repubblica iugoslava di Macedonia e ha chiuso il procedimento nei confronti delle importazioni originarie del Messico e degli Stati Uniti d'America.

— Il 15 gennaio 1993 il Consiglio, con il regolamento (CEE) n. 54/93 ⁽³⁾, ha imposto dazi antidumping definitivi sulle importazioni nella Comunità di fibre sintetiche di poliesteri originarie dell'India e della Repubblica di Corea.

a) *Produzione*

(43) Negli ultimi quattro anni la produzione comunitaria di FPF è rimasta relativamente stabile. Rispetto a 370 000 tonnellate nel 1991, la produzione, dopo aver raggiunto un valore massimo di 390 000 tonnellate nel 1992, era di 365 000 tonnellate nel 1993 e di 370 000 tonnellate nel periodo dell'inchiesta.

b) *Capacità di produzione e utilizzazione degli impianti*

(44) La capacità di produzione di FPF è scesa da 485 000 tonnellate nel 1991 a 478 000 tonnellate nel periodo dell'inchiesta. Nello stesso periodo i coefficienti di utilizzazione degli impianti sono passati dal 76 % al 78 %. Il lieve aumento del coefficiente di utilizzazione degli impianti nel periodo dell'inchiesta è dovuto al calo della capacità di produzione dell'industria comunitaria.

c) *Scorte*

(45) Il volume delle scorte, pur essendo diminuito da 33 000 tonnellate nel 1991 a 30 000 tonnellate alla fine del 1993, è rimasto ad un livello ancora significativo, anche in considerazione del fatto che le FPF sono un prodotto di base, pari al 6 %—8 % della produzione comunitaria annua.

⁽¹⁾ GU n. L 348 del 17. 12. 1988, pag. 49.

⁽²⁾ GU n. L 306 del 22. 10. 1992, pag. 1.

⁽³⁾ GU n. L 9 del 15. 1. 1993, pag. 2.

d) *Volume delle vendite e quota di mercato dell'industria comunitaria*

- (46) Mentre il volume delle importazioni di FPF originarie della Bielorussia è aumentato in misura significativa e costante negli ultimi quattro anni (cfr. considerandi 39 e 40), nello stesso periodo le vendite dei produttori comunitari sono diminuite da 373 000 tonnellate nel 1991 a 355 000 tonnellate nel 1993 e a 358 000 tonnellate nel periodo dell'inchiesta. La quota di mercato ha avuto un andamento analogo e, rispetto all'82,1 % nel 1991, è scesa all'80,2 % nel 1992 e nel 1993 e al 78,3 % nel periodo dell'inchiesta. Nella prima metà del 1994, quando il consumo è lievemente aumentato, la quota di mercato dell'industria comunitaria è scesa al 76,5 %.

e) *Andamento dei prezzi sul mercato comunitario*

- (47) I prezzi delle FPF di produzione comunitaria, in moneta nazionale e nei mercati interni corrispondenti, sono diminuiti costantemente, con un calo, in media ponderata, del 15 % circa tra il 1991 e la fine del 1993.
- (48) Occorre rilevare che i prezzi delle FPF, per tutti gli operatori sul mercato, sono stati influenzati dall'andamento dei prezzi delle principali materie prime come il PTA (acido tereftalico puro), il DMT (dimitiltereftalato) e il glicole, che rappresentano il 60 %—70 % circa del costo di produzione del prodotto finito. I prezzi di queste materie prime, a causa della scarsità a livello mondiale, che si è manifestata alla fine del 1993 e si è protratta nel 1994, sono infatti aumentati e i prezzi delle FPF hanno seguito la stessa tendenza, sin dall'inizio del 1994, in modo conforme al corrispondente incremento dei costi di produzione.

f) *Redditività dell'industria comunitaria*

- (49) Le FPF hanno subito per un lungo periodo gli effetti di pratiche di dumping (cfr. considerando 42). Nel corso dell'inchiesta è infatti risultato che complessivamente l'industria comunitaria ha avuto risultati finanziari insoddisfacenti, anche prima del 1991. La situazione si è sensibilmente deteriorata dal 1991 in poi (con perdite del 7,9 % sul giro d'affari). Una leggera ripresa si è prodotta nel 1992 (con perdite del 6,4 % sul giro d'affari) quando sono state istituite le misure antidumping. Le perdite si sono tuttavia nuovamente aggravate nel 1993 (14,9 % sul giro d'affari) e in particolare nel secondo semestre (18,8 %). Il lieve miglioramento della situazione finanziaria nella prima metà del 1994 (perdite del 13 % sul giro d'affari) era dovuto

in parte al fatto che tutti gli operatori sul mercato comunitario erano stati costretti ad aumentare i prezzi a causa dell'aumento del costo di produzione (cfr. considerando 48); in tali circostanze l'industria comunitaria aveva potuto limitare le perdite. È comunque evidente che nel periodo considerato nel suo complesso la situazione finanziaria è peggiorata.

g) *Occupazione*

- (50) Anche se l'industria delle FPF non è ad uso intensivo di lavoro, l'occupazione ha subito una costante erosione, con un calo complessivo del 25 % (corrispondente a 1 200 posti di lavoro) tra il 1991 e il 1994, dovuto essenzialmente al licenziamento del personale dei settori non produttivi, quali vendite, amministrazione e altre attività generali e soltanto in parte al calo della capacità di produzione. Queste misure erano state attuate per agire contro i bassi prezzi di vendita e il conseguente calo della redditività.

4. Conclusioni in materia di pregiudizio

- (51) Alla luce di quanto precede e in particolare del deterioramento dei risultati finanziari, del calo delle vendite e della quota di mercato e della perdita di posti di lavoro, la Commissione ha concluso, ai fini delle risultanze preliminari, che l'industria comunitaria ha subito un grave pregiudizio ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 1 del regolamento di base.

F. CAUSA DEL PREGIUDIZIO

1. Effetto delle importazioni oggetto di dumping

- (52) Nell'esame svolto per stabilire se il grave pregiudizio subito dall'industria comunitaria fosse stato causato dagli effetti delle pratiche di dumping, la Commissione ha accertato che il rapido aumento delle importazioni oggetto di dumping di FPF originarie della Bielorussia, che nello stesso tempo ha provocato l'unico aumento significativo della quota di mercato di un paese terzo nella Comunità nel periodo dell'inchiesta, ha coinciso con la perdita della quota di mercato e il calo della redditività dell'industria comunitaria, nonostante l'espansione del consumo sul mercato della Comunità. Il deterioramento della situazione finanziaria dell'industria comunitaria è dovuto all'erosione dei prezzi sul mercato della Comunità, che è stata evidentemente influenzata dalla significativa sottoquotazione dei prezzi dell'industria comunitaria da parte delle importazioni dalla Bielorussia.

- (53) Occorre rilevare che, essendo le FPF un prodotto di base, il mercato è trasparente e molto sensibile al prezzo e di conseguenza la sottoquotazione dei prezzi da parte dei fornitori aventi quote di mercati significative ha effetti negativi sui prezzi del mercato nel suo complesso. Il fatto che dal 1993 la Bielorussia abbia una quota di mercato superiore a quella degli altri paesi esportatori può essere spiegato unicamente con l'aggressiva politica dei prezzi.
- (54) A questo proposito è opportuno ricordare che la situazione del mercato interno della Bielorussia, caratterizzato dal ristagno del consumo e da una redditività insufficiente, a causa delle difficoltà economiche sorte in seguito ai mutamenti politici, nonché dalla disponibilità di una considerevole capacità di produzione, favorisce l'espansione delle esportazioni sui mercati esteri. Questa situazione è stata confermata nel corso dell'inchiesta dai dati comunicati dall'esportatore bielorusso, dai quali risultava che nel periodo dell'inchiesta le vendite sul mercato interno sono costantemente diminuite, mentre le cifre relative alle esportazioni erano in sensibile aumento. Questa tendenza non ha alcun rapporto con le normali condizioni economiche, come risulta dall'entità dei margini di dumping e di sottoquotazione accertati e il comportamento dell'esportatore danneggia gravemente l'industria comunitaria.

2. Effetti di altri fattori

a) Altre importazioni

- (55) La Commissione ha inoltre esaminato se le importazioni da altri paesi abbiano contribuito al pregiudizio subito dall'industria comunitaria, in considerazione del fatto che le importazioni da altri paesi, ovvero Taiwan, Turchia, Romania, Repubbliche di Serbia e del Montenegro, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, India e Corea, sono già soggette a misure antidumping.
- (56) A questo proposito occorre precisare che il volume delle importazioni dai paesi suddetti (corrispondenti ad una quota di mercato del 5 % circa nel periodo dell'inchiesta) è rimasto relativamente stabile, con una tendenza alla diminuzione a partire dal 1992. Dai dati Eurostat (vedi punto 31) risulta che i prezzi all'importazione delle FPF originarie dei paesi soggetti alle misure antidumping sono rimasti stabili e a livelli nettamente superiori a quelli dei prezzi delle esportazioni dalla Bielorussia nella Comunità.
- (57) Per quanto riguarda le importazioni da altri paesi non soggetti alle misure antidumping, in quanto le misure originariamente istituite sono state successivamente abrogate e le importazioni realizzate in volumi significativi, è stato accertato che le quote di mercato degli Stati Uniti e della Polonia, pari all'1,4 % per ciascun paese nel periodo dell'inchiesta, sono lievemente aumentate negli ultimi quattro anni, mentre i prezzi sono rimasti stabili e ad un livello nettamente superiore a quello dei prezzi delle esportazioni dalla Bielorussia. Nello stesso tempo le importazioni dalla Svizzera, effettuate a prezzi elevati rispetto a quelle degli altri paesi, sono invece diminuite e la corrispondente quota di mercato nel periodo dell'inchiesta è scesa all'1,6 %.
- (58) La quota di mercato complessiva degli altri fornitori di FPF sul mercato comunitario, comprendenti più di 15 paesi esportatori, è passata dal 3,4 % nel 1991 a quasi il 7 % nel 1992 ed è scesa al 5,2 % nel periodo dell'inchiesta; i prezzi corrispondenti sono lievemente diminuiti negli ultimi quattro anni, restando tuttavia ad un livello nettamente superiore ai prezzi all'esportazione dei prodotti originari della Bielorussia. In considerazione inoltre dei quantitativi insignificanti delle importazioni per singolo paese, l'incidenza di tali importazioni sul mercato comunitario appare irrilevante.
- (59) Di conseguenza, non si può considerare che le importazioni da altri paesi abbiano avuto un'incidenza quantificabile sui risultati dell'industria comunitaria.

b) Recessione economica

- (60) L'associazione degli utilizzatori europei di FPF, Eurofibrefill, ha sostenuto che la situazione critica dell'industria comunitaria non era provocata dalle importazioni di fibre dalla Bielorussia e che le difficoltà da essa incontrate erano invece attribuibili alla contrazione della domanda, causata dalla recessione economica generale e al conseguente calo della produzione, del consumo e di prezzi nella Comunità durante il periodo dell'inchiesta.
- (61) La debolezza dell'economia che si è manifestata con i bassi prezzi prevalenti all'inizio del 1993 avrebbe potuto incidere sui risultati dell'industria comunitaria, ma la recessione non spiega l'aumento della quota di mercato delle importazioni dalla Bielorussia (cfr. considerando 40). In effetti la perdita della quota di mercato dell'industria comunitaria

nitaria delle FPF è equivalente all'aumento della quota di mercato dell'esportatore bielorusso. Se la fase discendente dell'industria comunitaria fosse stata causata unicamente dalla tendenza sfavorevole delle condizioni economiche generali, anche le importazioni dalla Bielorussia avrebbero subito le conseguenze della crisi e non avrebbero ottenuto un aumento della quota di mercato.

c) *Produttività dell'industria delle FPF*

- (62) Secondo l'Eurofibrefill, la situazione dell'industria comunitaria delle FPF era aggravata dall'asserita inefficienza e le perdite dovute all'eccesso di capacità produttiva e allo squilibrio strutturale.
- (63) Le affermazioni relative alle carenze strutturali e alla mancanza di competitività che la Eurofibrefill non ha documentato, sono infondate, poiché le moderne attrezzature dell'industria comunitaria e i continui investimenti in nuove macchine mettono in evidenza il suo costante impegno per la riduzione dei costi. Occorre inoltre rilevare che i produttori di FPF di tutto il mondo utilizzano attrezzature di produzione europea, considerate estremamente affidabili. Inoltre, rispetto al consumo nella Comunità, la capacità dell'industria comunitaria non è eccessiva.

d) *Conclusione sulla causa del pregiudizio*

- (64) La Commissione non ha individuato altri fattori, oltre a quelli suesposti, che avrebbero potuto contribuire al pregiudizio subito dall'industria comunitaria delle FPF.
- (65) La recessione economica e le importazioni da altri paesi, anche se possono aver avuto effetti negativi sulla situazione dell'industria comunitaria, non sono sufficienti per giustificare l'indebolimento della sua posizione in termini di perdita di redditività e di diminuzione della quota di mercato. Appare evidente che le importazioni oggetto di dumping originarie della Bielorussia, considerate isolatamente, a causa dei bassi prezzi e dei considerevoli quantitativi, in costante aumento, hanno causato un grave pregiudizio all'industria comunitaria.

G. INTERESSE DELLA COMUNITÀ

1. Osservazioni generali

- (66) Per stabilire se gli interessi della Comunità esigano un intervento in forma di misure antidumping, vanno presi complessivamente in considerazione gli interessi delle diverse parti, compresi gli inte-

ressi dell'industria comunitaria, degli utilizzatori e dei consumatori. Ai fini dell'esame, occorre prendere in particolare considerazione l'esigenza di eliminare le distorsioni degli scambi provocate dalle pratiche di dumping e di ripristinare effettive condizioni di concorrenza.

2. Interesse dell'industria comunitaria e effetti sulla concorrenza

- (67) Nel corso dell'inchiesta è stato stabilito che l'industria comunitaria subisce un pregiudizio in forma di calo delle vendite e di diminuzione delle quote di mercato, con conseguenti perdite finanziarie sostanziali. L'industria comunitaria è stata inoltre costretta a ridurre in misura significativa il numero dei dipendenti. L'eliminazione dei vantaggi sleali ottenuti con le pratiche di dumping dovrebbe impedire l'ulteriore deterioramento della situazione dell'industria comunitaria che, in mancanza di misure, non potrà più essere competitiva. La competitività in questo settore dipende in gran parte dal costante ammodernamento degli impianti di produzione, per il quale sono necessari investimenti che in futuro l'industria comunitaria non potrebbe più finanziare a causa delle difficoltà finanziarie.
- (68) Per valutare gli effetti sulla concorrenza di eventuali misure antidumping nel caso in esame, occorre tener conto del fatto che l'industria comunitaria ha ancora una quota di mercato significativa (78 % nel periodo dell'inchiesta). A questo proposito vanno fatte le seguenti considerazioni.
- (69) L'istituzione delle misure antidumping ha l'obiettivo di provocare l'aumento dei prezzi applicati dagli esportatori bielorusi nella Comunità. L'aumento dei prezzi potrebbe successivamente incidere sulla competitività relativa dei prodotti importati. Non si prevede tuttavia che l'introduzione di tali misure abbia l'effetto di ridurre la concorrenza sul mercato comunitario. I produttori comunitari, pur avendo una considerevole quota di mercato, non hanno potuto far fronte alla pressione esercitata dalle importazioni oggetto di dumping. Si ritiene che le misure antidumping, tanto in generale, quanto nel caso specifico, non provochino l'esclusione dal mercato comunitario delle importazioni originarie del paese interessato. Al contrario, l'eliminazione dei vantaggi sleali ottenuti con le pratiche di dumping intende evitare l'ulteriore declino dell'industria comunitaria, salvaguardando quindi la disponibilità di una vasta scelta di fornitori di FPF e rafforzando la concorrenza. Si può infatti ragionevolmente supporre che, in mancanza di tali misure, la situazione dell'industria comunitaria si deteriorerebbe ulteriormente.

3. Altri interessi specifici coinvolti

- (70) Vanno inoltre presi in considerazione gli effetti dell'istituzione di misure antidumping sulle importazioni di FPF rispetto agli interessi specifici di altre parti oltre all'industria comunitaria, in particolare dell'industria di trasformazione e dei consumatori.
- (71) L'Eurofibrefill e l'esportatore bielorusso hanno affermato che nella recente situazione di carenza dell'offerta (1994) i consumatori comunitari dipendevano dalle importazioni a basso prezzo.
- (72) La Commissione conferma che nel 1994 la domanda di FPF nella Comunità è aumentata. L'espansione della domanda ha provocato alcune difficoltà di approvvigionamento sul mercato comunitario. Non si può tuttavia parlare di un deficit strutturale dell'offerta. Il consumo annuo di FPF sul mercato comunitario è compreso tra 480 000 e 500 000 tonnellate, mentre la capacità di produzione annua disponibile dell'industria comunitaria è di circa 530 000 tonnellate.
- (73) L'esportatore bielorusso ha inoltre affermato che, in seguito all'istituzione di misure antidumping sulle sue esportazioni nella Comunità, la sua attività di produzione sarebbe danneggiata e potrebbe cessare; sarebbe in tal modo ridotta la varietà delle fonti esterne di approvvigionamento di cui dispongono gli utilizzatori comunitari, che diventerebbero quindi ancora più dipendenti da altri fornitori esterni.
- (74) Riguardo alle argomentazioni già citate nel considerando 69, la Commissione riafferma che l'obiettivo delle misure antidumping è l'eliminazione degli effetti di pratiche commerciali sleali. Le pratiche commerciali del paese esportatore interessato hanno provocato la distorsione del funzionamento del mercato delle FPF nella Comunità e hanno causato la perdita della quota di mercato e la depressione dei prezzi dei produttori comunitari. In mancanza di misure volte a correggere questa distorsione la situazione dell'industria comunitaria subirebbe un'ulteriore deterioramento, che non si verificherebbe in una situazione di concorrenza effettiva.
- (75) Dalle informazioni disponibili, comunicate dall'esportatore e ottenute dai dati Eurostat, appare evidente che l'esportatore, dal 1993 in poi, ha orientato le vendite verso i mercati di esportazione, ovvero verso la Comunità europea e gli altri paesi terzi (cfr. considerando 54). È quindi estremamente improbabile che il produttore sia costretto a cessare la fabbricazione di FPF a causa di misure antidumping istituite sulle esportazioni oggetto di dumping nella Comunità.
- (76) Occorre inoltre tenere presente che l'industria comunitaria è stata danneggiata dalle importazioni da altri paesi terzi, ovvero Romania, Taiwan, Turchia, Repubbliche di Serbia e del Montenegro, ex Repubblica iugoslava di Macedonia, India e Corea, che sono attualmente soggette a misure antidumping. Tutti questi paesi sarebbero trattati in maniera discriminatoria e l'efficacia delle misure applicate sarebbe compromessa, se non fosse preso alcun provvedimento contro le importazioni a basso prezzo dalla Bielorussia.
- (77) Dopo aver esaminato gli interessi delle diverse parti, la Commissione conclude che la mancata difesa dell'industria comunitaria delle FPF contro le pratiche di dumping causa del pregiudizio sarebbe contraria all'interesse della Comunità. Si ritiene inoltre necessario che le FPF originarie della Bielorussia ricevano un trattamento non discriminatorio rispetto alle importazioni di FPF originarie di altri paesi terzi e in particolare rispetto alle importazioni attualmente soggette a misure antidumping.
- (78) La Commissione ritiene pertanto che sia nell'interesse della Comunità istituire misure antidumping per evitare che le importazioni oggetto di dumping causino un ulteriore pregiudizio nel corso dell'inchiesta.

H. IMPOSIZIONE DI DAZI PROVVISORI

- (79) La Commissione ritiene che misure debbano essere istituite in forma di dazio provvisorio ad valorem. Per determinare il livello del dazio, la Commissione ha tenuto conto del margine di dumping accertato e dell'importo del dazio necessario per eliminare il pregiudizio subito dall'industria comunitaria.
- (80) Per eliminare il pregiudizio, che era costituito principalmente da depressione dei prezzi, perdita di quota di mercato e soprattutto da perdite finanziarie, è necessario che l'industria comunitaria possa aumentare i suoi prezzi a livelli remunerativi senza subire un calo delle vendite. A tal fine, i prezzi delle importazioni oggetto di dumping dovrebbero aumentare in misura sufficiente per eliminare il dumping causa del pregiudizio.

(81) La Commissione ha quindi calcolato il livello dei prezzi al quale l'industria comunitaria potrebbe coprire i costi e ottenere adeguato margine di utile. Alla media ponderata dei costi di produzione dei produttori comunitari di FPF, a livello franco fabbrica, è stato aggiunto un margine di profitto del 6 % per raggiungere il livello di eliminazione del pregiudizio. Il margine di profitto del 6 % sui costi, ai fini della determinazione preliminare, è stato considerato sufficiente per il finanziamento degli investimenti dell'industria a lungo termine. La Commissione ha confrontato, allo stesso stadio commerciale, la media dei prezzi cif delle importazioni oggetto di dumping ottenuti dalle statistiche Eurostat (cfr. considerando 31), dazio corrisposto, con il corrispondente livello dei prezzi necessari per eliminare il pregiudizio. La differenza così ottenuta è stata espressa in percentuale del prezzo franco frontiera comunitaria, dazio non corrisposto, delle importazioni oggetto di dumping. Poiché la percentuale così calcolata è superiore al margine di dumping stabilito, l'aliquota del dazio antidumping provvisorio, in conformità dell'articolo 3, paragrafo 3 del regolamento di base, deve essere determinata in base al margine di dumping accertato, pari al 43,5 %.

I. DIRITTI DELLE PARTI INTERESSATE

(82) A fini di buona amministrazione, deve essere fissato un termine entro il quale le parti interessate possono comunicare le loro osservazioni e chiedere di essere sentite. Occorre inoltre precisare che tutte le conclusioni elaborate ai fini del presente regola-

mento sono provvisorie e possono essere riesaminate qualora la Commissione proponga l'istituzione di un dazio definitivo,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. È istituito un dazio antidumping provvisorio sulle importazioni di fibre sintetiche di poliesri in fiocco, di cui al codice NC 5503 20 00, originarie della Bielorussia.
2. L'aliquota del dazio antidumping provvisorio applicabile al prezzo netto, franco frontiera comunitaria, dazio non corrisposto, è pari al 43,5 %.
3. L'immissione in libera pratica nella Comunità dei prodotti di cui al paragrafo 1 è subordinata alla costituzione di una garanzia pari all'importo del dazio provvisorio.
4. Salvo disposizioni contrarie, si applicano le norme vigenti in materia di dazi doganali.

Articolo 2

Salvo il disposto dell'articolo 7, paragrafo 4, lettere b) e c) del regolamento (CEE) n. 2423/88, le parti interessate possono, entro un mese dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, comunicare le loro osservazioni per iscritto e chiedere di essere sentite dalla Commissione.

Articolo 3

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

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

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 1996.

Per la Commissione

Leon BRITTAN

Vicepresidente

REGOLAMENTO (CE) N. 395/96 DELLA COMMISSIONE**del 4 marzo 1996****che modifica il regolamento (CE) n. 1667/95 che stabilisce il bilancio previsionale di approvvigionamento delle isole Canarie per i prodotti del settore delle carni bovine**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1601/92 del Consiglio, del 15 giugno 1992, relativo a misure specifiche a favore delle isole Canarie per taluni prodotti agricoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2537/95 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 4,considerando che il regolamento (CE) n. 2790/94 della Commissione ⁽³⁾, modificato dal regolamento (CE) n. 2883/94 ⁽⁴⁾, ha fissato in particolare le modalità di applicazione del regime di approvvigionamento specifico delle isole Canarie in taluni prodotti agricoli;considerando che il regolamento (CE) n. 1667/95 della Commissione ⁽⁵⁾ ha fissato il bilancio in prodotti del settore delle carni bovine per le isole Canarie; che tale bilancio può essere riveduto, se necessario, adattando in corso di esercizio i quantitativi dei prodotti nel quadro del quantitativo globale fissato in funzione del fabbisogno di tale regione; che per soddisfare il fabbisogno delle isole

Canarie in carni bovine è necessario adattare le quantità previste per tali prodotti nel quadro del bilancio previsionale; che occorre quindi modificare l'allegato corrispondente del regolamento (CE) n. 1667/95;

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato I del regolamento (CE) n. 1667/95 è sostituito dall'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*.

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

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 1996.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione⁽¹⁾ GU n. L 173 del 27. 6. 1992, pag. 13.⁽²⁾ GU n. L 260 del 31. 10. 1995, pag. 10.⁽³⁾ GU n. L 296 del 17. 11. 1994, pag. 23.⁽⁴⁾ GU n. L 304 del 29. 11. 1994, pag. 18.⁽⁵⁾ GU n. L 158 dell'8. 7. 1995, pag. 26.

ALLEGATO

**BILANCIO PREVISIONALE DI APPROVVIGIONAMENTO DELLE ISOLE CANARIE IN
PRODOTTI DEL SETTORE DELLE CARNI BOVINE PER IL PERIODO DAL 1° LUGLIO 1995
AL 30 GIUGNO 1996**

Codice NC	Designazione delle merci	Numero di capi (*) o quantità in tonnellate
0102 10 00	Riproduttori di razza pura della specie bovina (*)	4 300 (*)
ex 0102 90	Animali da ingrasso della specie bovina	8 000 (*)
0201	Carni di animali della specie bovina, fresche o refrigerate	15 500
0202	Carni di animali della specie bovina, congelate	24 500
1602 50	Altre preparazioni e conserve contenenti carni o frattaglie della specie bovina domestica	2 500

(*) L'ammissione in questa sottovoce è subordinata alle condizioni stabilite dalle disposizioni comunitarie in materia.

(*) In capo.

REGOLAMENTO (CE) N. 396/96 DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 1996

che modifica il regolamento (CE) n. 2019/94 relativo alle importazioni dagli Stati Uniti d'America di residui della fabbricazione dell'amido di granturco

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, del 30 giugno 1992, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei cereali ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1863/95 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 9, paragrafo 2,

considerando che il regolamento (CE) n. 344/96 del Consiglio, del 26 febbraio 1996, che modifica il regolamento (CEE) n. 2658/87, relativo alla nomenclatura tariffaria e statistica e alla tariffa doganale comune ⁽³⁾, ha inserito una nota complementare al capitolo 23, che descrive alcuni miscugli che possono essere importati alla Comunità in esenzione dai dazi doganali; che, a tal fine, è stata creata una sottovoce all'interno della voce 2309;

considerando che il regolamento (CE) n. 2019/94 della Commissione ⁽⁴⁾ prevede disposizioni particolari intese a garantire la conformità del prodotto importato con la definizione del codice doganale applicabile; che tale prodotto è contemplato dalla nuova sottovoce creata dal regolamento (CE) n. 344/96; che è quindi necessario modificare il regolamento (CE) n. 2019/94; che gli effetti della presente modifica non devono pregiudicare la piena efficacia dei titoli rilasciati prima dell'entrata in vigore del presente regolamento, per quanto riguarda la descrizione del prodotto;

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 2019/94 è modificato come segue:

- 1) I termini «NC 2303 10 19» di cui all'articolo 1, paragrafo 1 e all'articolo 2 sono sostituiti dai termini «NC 2309 90 20».
- 2) Nell'allegato, il «Certificat of Conformity» rilasciato dall'industria americana è sostituito dal documento figurante nell'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

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

Esso si applica a decorrere dall'8 settembre 1994.

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

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 1996.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU n. L 181 dell'1. 7. 1992, pag. 21.

⁽²⁾ GU n. L 179 del 29. 7. 1995, pag. 1.

⁽³⁾ GU n. L 49 del 28. 2. 1996, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU n. L 203 del 6. 8. 1994, pag. 5.

ALLEGATO

«CORN REFINERS ASSOCIATION, INC.
Washington, D.C.

Certificate of Conformity

On behalf of the Corn Refiners Association, Inc., the undersigned confirms receipt of *Producer's Certificates* affirming that _____ of corn gluten feed (CN 2309 90 20:
Quantity (Metric Tons)

residues from the manufacture of starch from maize) aboard the vessel _____, departing the United
Name of Vessel

States on or about _____, (I) were obtained from
Date

the wet-mill maize-refining process, (II), contain not more than: (a) 28 percent starch content (dry basis), (b) 40 percent protein content (dry basis), (c) 4.5 percent fat (dry basis, as measured by test method A of the Directive 84/4/EEC of 20 December 1983), and (d) 15 percent by weight screenings/cleanings from corn subsequently used for the manufacture of starch and starch products, it being understood that, for the use of yellow number 2 corn, the figure is up to 10 percent, **AND (III)** may contain residues from steepwater derived from the wet milling process and used in the manufacture of alcohol or other starch derived products which utilize steep water as part of their manufacturing process and which were in existence in 1992, (the presence of which does not result in an increase in the feed value of the corn gluten feed).

Signature

Association Services Group, LLC
7500 Old Georgetown Road
Bethesda, MD 20814-6133

The Corn Refiners Association, Inc., 1701 Pennsylvania Ave., N.W., Washington, D.C. 20006, provides blank Producer's Certificates upon request to any corn wet milling company operating in the United States. The Corn Refiners Association Inc., provides these certificates as a service to facilitate the export of U.S. corn gluten feed to the European Union. The Corn Refiners Association Inc., has retained the independent accounting firm of Association Services Group, LLC, to verify the Associations receipt of these Producer's Certificates on a per vessel basis, as gathered and submitted by shipping companies conveying corn gluten feed to any Member State of the Union. This is neither a weight certificate for commercial trade purposes, nor an independent certification of product quality by either the Corn Refiners Association, Inc., or Association Services Group, LLC; it is intended solely to describe product that has been certified by producers and any commercial handlers for customs clearance purposes.

AUDIT CONTROL NO. 0001 NN»

REGOLAMENTO (CE) N. 397/96 DELLA COMMISSIONE
del 4 marzo 1996
recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della
determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,
visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli ⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2933/95 ⁽²⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,
visto il regolamento (CEE) n. 3813/92 del Consiglio, del 28 dicembre 1992, relativo all'unità di conto e ai tassi di conversione da applicare nel quadro della politica agricola comune ⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 150/95 ⁽⁴⁾, in particolare l'articolo 3, paragrafo 3,
considerando che il regolamento (CE) n. 3223/94 prevede, in applicazione dei risultati dei negoziati commerciali multilaterali nel quadro dell'Uruguay Round, i criteri in base ai quali la Commissione fissa i valori

forfettari all'importazione dai paesi terzi, per i prodotti e per i periodi precisati nell'allegato;

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

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

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il 5 marzo 1996.

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

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 1996.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU n. L 337 del 24. 12. 1994, pag. 66.

⁽²⁾ GU n. L 307 del 20. 12. 1995, pag. 21.

⁽³⁾ GU n. L 387 del 31. 12. 1992, pag. 1.

⁽⁴⁾ GU n. L 22 del 31. 1. 1995, pag. 1.

ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 4 marzo 1996, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(ECU/100 kg)			(ECU/100 kg)		
Codice NC	Codice paesi terzi (*)	Valore forfettario all'importazione	Codice NC	Codice paesi terzi (*)	Valore forfettario all'importazione
0702 00 15	052	43,7	0805 30 20	052	51,4
	060	80,2		204	88,8
	064	59,6		220	74,0
	066	41,7		388	67,5
	068	62,3		400	71,7
	204	80,8		512	54,8
	208	44,0		520	66,5
	212	83,1		524	100,8
	624	144,6		528	85,1
	999	71,1		600	83,6
0707 00 15	052	125,6	0808 10 51, 0808 10 53, 0808 10 59	624	86,6
	053	156,2		999	75,5
	060	61,0		052	64,0
	066	53,8		064	78,6
	068	121,6		388	105,8
	204	144,3		400	78,1
	624	148,7		404	79,6
	999	115,9		508	68,4
0709 10 10	220	369,6	512	98,3	
0709 90 73	999	369,6	524	57,4	
	052	134,9	528	144,3	
	204	77,5	624	86,5	
	412	54,2	728	107,3	
	624	241,6	800	78,0	
0805 10 01, 0805 10 05, 0805 10 09	999	127,1	0808 20 31	804	21,0
	052	45,7		999	82,1
	204	41,4		039	102,9
	208	58,0		052	86,3
	212	52,3		064	72,5
	220	50,5		388	81,5
	388	40,5		400	96,0
	400	42,2		512	65,0
	436	41,6		528	73,1
	448	36,4		624	79,0
	600	42,6		728	115,4
	624	55,2		800	55,8
	999	46,0		804	112,9
				999	85,5

(*) Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 3079/94 della Commissione (GU n. L 325 del 17. 12. 1994, pag. 17). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

REGOLAMENTO (CE) N. 398/96 DELLA COMMISSIONE

del 4 marzo 1996

recante modifica del regolamento (CE) n. 1466/95 che stabilisce le modalità particolari di applicazioni delle restituzioni all'esportazione nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CEE) n. 804/68 del Consiglio, del 27 giugno 1968, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2913/95 della Commissione⁽²⁾, in particolare l'articolo 17, paragrafo 14,

considerando che il regolamento (CE) n. 1466/95 della Commissione⁽³⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 162/96⁽⁴⁾, stabilisce le modalità particolari di applicazione delle restituzioni all'esportazione nel settore del latte e dei prodotti lattiero-caseari; che l'esperienza ha dimostrato che è necessario chiarire talune disposizioni e apportare emendamenti, in particolare per quanto riguarda la data della fissazione anticipata delle restituzioni per i titoli provvisori e per le forniture nazionali a titolo di aiuto alimentare; che, onde evitare discriminazioni tra gli operatori, occorre conferire effetto retroattivo alla modifica concernente i titoli provvisori;

considerando che, nel quadro dell'accordo del 22 dicembre 1995 tra la Comunità europea e il Canada, è diventato obbligatorio presentare un titolo di esportazione rilasciato dalla Comunità europea per i formaggi importati nel Canada a condizioni preferenziali; che è opportuno precisare le modalità del rilascio di detto titolo;

considerando che, ai fini di un'oculata gestione del regime delle restituzioni all'esportazione, di un'attenuazione del rischio di operazioni speculative e di perturbazioni del regime, nonché di una più rigorosa disciplina del rilascio dei titoli, risulta necessario apportare una serie di adeguamenti al sistema e, in particolare, aumentare l'importo della cauzione richiesta per i titoli relativi a taluni prodotti lattiero-caseari;

considerando che il comitato di gestione del latte e dei prodotti lattiero-caseari non ha formulato alcun parere entro i termini fissati del presidente,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (CE) n. 1466/95 è modificato come segue:

1) All'articolo 1, paragrafo 1, l'ultima frase è sostituita dal testo seguente:

⁽¹⁾ GU n. L 148 del 28. 6. 1968, pag. 13.

⁽²⁾ GU n. L 307 del 20. 12. 1995, pag. 10.

⁽³⁾ GU n. L 144 del 28. 6. 1995, pag. 22.

⁽⁴⁾ GU n. L 24 del 31. 1. 1996, pag. 18.

«L'importo della restituzione è quello applicabile il giorno della richiesta del titolo di esportazione o dell'eventuale titolo provvisorio».

2) È inserito il seguente articolo 1 bis:

«Articolo 1 bis

1. Il presente articolo stabilisce le modalità particolari per le esportazioni di formaggi verso il Canada nel quadro del contingente istituito in virtù dell'accordo del 22 dicembre 1995 tra la Comunità europea e il Canada.

2. Tutte le esportazioni di cui al paragrafo 1 sono subordinate alla presentazione di un titolo di esportazione.

3. La richiesta di titolo e il titolo stesso recano, nella casella 20, un riferimento al presente articolo.

4. Per le esportazioni senza restituzione, si applicano le disposizioni seguenti:

a) la domanda di titolo e il titolo stesso recano, nella casella 19, la dicitura: "prodotto esportato senza restituzione";

b) il titolo è rilasciato immediatamente dopo l'inoltro della domanda;

c) il titolo è valido a decorrere dalla data del rilascio — ai sensi dell'articolo 21, paragrafo 1 del regolamento (CEE) n. 3719/88 — fino al 30 giugno successivo a tale data;

d) non si applicano le altre disposizioni del presente regolamento, eccetto l'articolo 3, paragrafo 1, primo comma;

e) si applica il regolamento (CEE) n. 3719/88.»

3) L'articolo 7 è sostituito dal testo seguente:

«Articolo 7

L'importo della cauzione di cui all'articolo 14, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 3719/88 è fissato, in base alla restituzione applicabile il giorno della presentazione della domanda di titolo di esportazione:

a) al 5 % dell'importo della restituzione, per il prodotto del codice NC 0405;

b) al 10 % dell'importo della restituzione, per i prodotti del codice NC 0402 10;

- c) al 30 % dell'importo della restituzione, per i prodotti del codice NC 0406;
- d) al 20 % dell'importo della restituzione, per gli altri prodotti.»
- 4) All'articolo 10, il paragrafo 1 è sostituito dal testo seguente:
- «1. Se il quantitativo esportato supera la quantità indicata nel titolo, l'eccedenza non dà diritto al pagamento della restituzione.»
- 5) È inserito il seguente articolo 10 bis:
- «*Articolo 10 bis*
1. L'articolo 8 non si applica al rilascio dei titoli di esportazione richiesti per forniture a titolo di aiuto

alimentare, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 4 dell'accordo sull'agricoltura concluso nell'ambito dell'Uruguay Round.

2. L'aliquota della restituzione applicabile alle forniture nazionali a titolo di aiuto alimentare, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 4 dell'accordo sull'agricoltura concluso nell'ambito dell'Uruguay Round, è quella valida il giorno in cui lo Stato membro ha indetto la licitazione per la fornitura in questione.»

Articolo 2

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

Il punto 1) dell'articolo 1 è applicabile dal 1° luglio 1995.

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

Fatto a Bruxelles, il 4 marzo 1996.

Per la Commissione

Franz FISCHLER

Membro della Commissione

II

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

COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 16 gennaio 1996

relativa ad un procedimento in forza dell'articolo 85 del trattato CE e dell'articolo 53 dell'accordo SEE

(IV/35.545 LH/SAS)

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(96/180/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto l'Accordo sullo Spazio economico europeo,

visto il regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio, del 14 dicembre 1987, relativo alle modalità di applicazione delle regole di concorrenza alle imprese di trasporti aerei⁽¹⁾, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2410/92⁽²⁾, in particolare l'articolo 5,

vista la comunicazione⁽³⁾ a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87,

vista la comunicazione⁽⁴⁾ a norma dell'articolo 16, paragrafo 3, del regolamento (CEE) n. 3975/87,

sentito il comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti nel settore dei trasporti aerei,

considerando quanto segue:

I. FATTI

A. Notificazione

- (1) In data 11 maggio 1995 la Deutsche Lufthansa AG (Lufthansa) e la Scandinavian Airlines System (SAS)

hanno notificato un accordo generale di cooperazione, concluso lo stesso giorno, relativo all'istituzione di un sistema integrato di trasporto aereo tra le due compagnie.

- (2) Le parti hanno chiesto alla Commissione di constatare che l'accordo non incorre nel divieto di cui all'articolo 85, paragrafo 1 del trattato CE oppure, in caso contrario, che sono soddisfatte le condizioni per beneficiare dell'esenzione ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato CE e dell'articolo 53, paragrafo 3 dell'accordo SEE.
- (3) La Commissione, a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 3975/87 ha pubblicato il contenuto essenziale della domanda nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* del 7 giugno 1995.
- (4) In data 26 luglio 1995, la Commissione ha comunicato a Lufthansa e SAS che esistevano seri dubbi ai sensi dell'articolo 5, paragrafo del regolamento (CEE) n. 3975/87.
- (5) Il 5 agosto 1995 la Commissione ha pubblicato una comunicazione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* a norma dell'articolo 16, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 3975/87, fornendo ai terzi interessati la possibilità di presen-

⁽¹⁾ GU n. L 374 del 31. 12. 1987, pag. 1.

⁽²⁾ GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 18.

⁽³⁾ GU n. C 141 del 7. 6. 1995, pag. 9.

⁽⁴⁾ GU n. C 201 del 5. 8. 1995, pag. 2.

tare le loro osservazioni sull'intenzione della Commissione di autorizzare l'accordo in questione a determinate condizioni.

B. Le imprese

- (6) Lufthansa è la holding del gruppo Lufthansa, che opera nel settore del trasporto aereo di passeggeri e di merci e di attività connesse con il trasporto aereo.
- (7) Il controllo della Lufthansa è detenuto:
- per il 59,35 % dal settore privato
 - per il 35,68 % dalla Germania
 - per il 4,97 % da varie imprese pubbliche.
- (8) Le principali partecipazioni della Lufthansa sono:
- | | |
|-----------------------|--------|
| — Condor Flugdienst | 100 % |
| — Lufthansa Cargo | 100 % |
| — Lufthansa City Line | 100 % |
| — Euro Berlin | 49 % |
| — Sun Express | 40 % |
| — Lauda Air | 39,7 % |
| — Business Air | 38,4 % |
| — Cargolux | 24,5 % |
| — Luxair | 13,0 % |
- (9) Nel 1993 Lufthansa ha realizzato un fatturato nel settore del trasporto aereo di 8 miliardi di ECU, di cui [...] ⁽¹⁾ miliardi all'interno della Comunità. La compagnia, che nel 1993 aveva subito una perdita di 57 milioni di ECU, nel 1994 ha realizzato un utile al lordo delle imposte di 158 milioni di ECU.
- (10) In termini di passeggeri per km trasportati in Europa ⁽²⁾ nel 1994 Lufthansa figurava al secondo posto con 10,8 miliardi di passeggeri per km rispetto ai 13,7 miliardi di British Airways.
- Anche per quanto concerne il traffico a livello mondiale Lufthansa è la seconda compagnia europea con 56,5 miliardi di passeggeri per km contro 86,2 miliardi di British Airways.
- (11) In termini di grandi regioni mondiali, la posizione di Lufthansa tra le compagnie europee è la seguente:
- traffico Europa — America settentrionale
[...] posto
 - traffico Europa — America centrale [...] posto
 - traffico Europa — America meridionale
[...] posto
 - traffico Europa — Africa settentrionale
[...] posto
 - traffico Europa — Africa meridionale
[...] posto
 - traffico Europa — Medio Oriente [...] posto
 - traffico Europa — Estremo Oriente [...] posto
- (12) In Europa Lufthansa opera su 20 rotte con oltre 100 000 passeggeri di cui le più importanti sono Francoforte-Londra con [...] passeggeri e Francoforte-Parigi con [...] passeggeri
- (13) Quanto ai servizi aerei di linea per il trasporto di merci, Lufthansa è invece la prima compagnia europea sia per il trasporto intraeuropeo che per quello a livello mondiale. A livello europeo Lufthansa realizza 156 milioni di tonnellate-km (tkm) superando ampiamente British Airways che occupa il secondo posto con 93 milioni di tkm. Tuttavia occorre sottolineare che il trasporto intraeuropeo di merci rappresenta soltanto il 2,9 % del trasporto mondiale di merci effettuato da Lufthansa.
- (14) In termini di dimensione della flotta, alla fine del 1994 British Airways figura al primo posto in Europa con 253 aeromobili in servizio e 53 ordinati, seguita da Lufthansa con 220 aeromobili in servizio e 16 ordinati.
- (15) Il controllo di SAS è detenuto dalle tre compagnie nazionali della Danimarca, della Norvegia e della Svezia nelle seguenti percentuali:
- | | |
|------------------------------|---------|
| — Det Danske Luftfarselskab: | 28,57 % |
| — Det Norske Luftfarselskap: | 28,57 % |
| — AB Aerotransport: | 42,85 % |
- Ciascuna compagnia nazionale è controllata al 50 % dallo Stato di origine e al 50 % da investitori privati.
- (16) Le principali partecipazioni di SAS sono:
- | | |
|---------------------------------|--------|
| — Spanair: | 49 % |
| — Gronlandsfly: | 37,5 % |
| — Airlines of Britain Holdings: | 40 % |
- Airlines of Britain Holdings è la società holding di British Midland, Manx Airlines e Loganair.
- (17) Nel 1994 SAS ha realizzato un fatturato nel settore del trasporto aereo di 2,8 miliardi di ECU a livello mondiale, di cui [...] miliardi di ECU nella Comunità.
- La compagnia, che nel 1993 aveva subito perdite per 54 milioni di ECU, nel 1994 ha registrato un utile al lordo delle imposte di 165 milioni di ECU.
- (18) Per il trasporto di merci sia all'interno della Comunità che a livello mondiale, SAS occupa l'ottavo posto tra le compagnie europee.

⁽¹⁾ Nel testo della presente decisione destinata alla pubblicazione talune cifre sono state omesse conformemente alle disposizioni in materia di non divulgazione dei segreti d'affari enunciate all'articolo 17 del regolamento (CEE) n. 2423/88.

⁽²⁾ L'insieme delle compagnie aderenti alla Association of European Airlines (Associazione delle linee aeree europee).

- (19) SAS possiede una rete domestica considerevole, ma relativamente debole fuori dell'Europa: si colloca infatti al terzo posto tra le compagnie europee per numero di passeggeri per km trasportati in Europa, ma soltanto al settimo posto a livello mondiale.

In termini di grandi regioni del mondo, SAS figura:

- al [...] posto per i trasporti Europa-America Settentrionale,
- al [...] posto per i trasporti Europa-Medio Oriente,
- al [...] posto per i trasporti Europa-Estremo Oriente.

SAS è quasi totalmente assente dai traffici tra l'Europa e l'America Centro-Meridionale nonché tra l'Europa e l'Africa.

- (20) In Europa SAS opera su 154 rotte di cui 61, ossia il 40 % del totale, in Scandinavia. Di queste 154 rotte, 52 hanno un traffico superiore a 100 000 passeggeri: 36 sono rotte scandinave. Le due rotte più importanti sono le rotte domestiche:

- Bergen-Oslo: [...] passeggeri
- Stoccolma-Göteborg: [...] passeggeri.

SAS si appoggia essenzialmente sui due aeroporti principali e di smistamento [cosiddetti aeroporti perno («hub»): Copenaghen e Stoccolma.

- (21) In termini di dimensione della flotta, alle fine del 1994 SAS si trova al terzo posto davanti ad Air France con 155 aeromobili in attività e 11 ordinati.

C. L'accordo

- (22) Le parti intendono dare vita ad un'alleanza duratura instaurando un sistema integrato di trasporto aereo fondato su un insieme di relazioni a lungo termine commerciali, di marketing e operative, che comporta l'integrazione delle loro reti mondiali e delle loro altre attività. I principali elementi dell'alleanza proposta sono i seguenti:

- (23) *La costituzione di un'impresa comune per i collegamenti tra la Germania e la Scandinavia*

Le parti costituiranno un'impresa comune a livello regionale, da esse controllata congiuntamente e pariteticamente, come strumento esclusivo per l'offerta di servizi aerei di linea per il trasporto di

passeggeri tra la Germania e la Scandinavia. La direzione dell'impresa comune avrà poteri decisionali in materia di capacità, frequenze e tariffe. Ciascuna delle parti fornirà almeno il [...] % dei servizi di trasporto all'impresa comune, che non sarà una compagnia indipendente. Le parti si ripartiranno gli utili e le perdite dell'impresa comune.

Ciascuna delle parti mantiene peraltro la propria immagine commerciale.

- (24) *La cooperazione su scala mondiale*

Lufthansa e SAS intendono instaurare su scala mondiale un sistema di trasporto integrato che comporta la pianificazione comune della rete, una politica di tariffe comune e una politica di bilancio comune. In tale ambito sono inoltre previsti la reciprocità dei programmi «frequent flyer», il «code-sharing» (numero dei voli), l'armonizzazione dei servizi e l'integrazione dell'elaborazione dati.

Le operazioni di manutenzione e di assistenza in scalo saranno effettuate da SAS in Scandinavia e da Lufthansa in Germania. Negli altri Stati le parti sceglieranno il mezzo più economico per il loro sistema integrato.

- (25) *Un'unica strategia di marketing*

SAS e Lufthansa collaboreranno nel marketing e nella vendita combinando le loro forze e le loro risorse.

In Scandinavia SAS sarà responsabile delle attività di marketing e di vendita, incluse le operazioni di marketing organizzate da Lufthansa.

In Germania Lufthansa sarà responsabile delle attività di marketing e di vendita, incluse le operazioni di marketing organizzate da SAS.

Nei paesi terzi le parti attribuiranno la responsabilità delle attività di marketing e di vendita ad entità comuni oppure a rappresentanti comuni.

Ciascuna delle parti resta tuttavia libera di operare in proprio qualsiasi servizio tra il suo mercato nazionale e destinazioni situate all'estero, qualora ciò sia economicamente possibile.

- (26) Per i trasporti all'interno della Scandinavia e della Germania, ciascuna compagnia eserciterà le sue attività in maniera autonoma.

(27) *L'organizzazione del sistema di «aeroporti perno»*

Le parti intendono organizzare il loro sistema di «aeroporti perno» nei seguenti cinque aeroporti:

- Copenaghen: per il traffico all'interno della Scandinavia, tra la zona del Mar Baltico e fuori da detta zona nonché tra l'Europa e l'Asia nord-orientale;
- Stoccolma: per il traffico domestico svedese, il traffico da e per la Svezia, nonché tra la zona del Mar Baltico e fuori da detta zona;
- Oslo: per il traffico domestico norvegese nonché per il traffico da e per la Norvegia;
- Francoforte: per il traffico domestico tedesco, il traffico da e per la Germania, il traffico intra-europeo, nonché il traffico tra l'Europa ed altri continenti;
- Monaco: per il traffico da e per la Germania, per il traffico intraeuropeo nonché per il traffico tra l'Europa e gli altri continenti.

(28) Le attività delle due compagnie relative al trasporto di merci verranno per quanto possibile integrate al fine di migliorare sia la loro efficacia che i servizi forniti ai clienti.

D. Osservazioni di terzi

(29) In seguito alle comunicazioni pubblicate nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee* a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, e dell'articolo 16, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 3975/87, alla Commissione sono pervenute osservazioni di terzi che hanno principalmente insistito sui seguenti punti:

- l'accordo tra Lufthansa e SAS comporterà restrizioni di concorrenza significative sulle rotte tra la Scandinavia e la Germania;
- in caso di deroga, devono essere imposte condizioni volte a permettere ad altre compagnie l'accesso a dette rotte;
- in questo contesto, la carenza di bande orarie di alcuni aeroporti è una questione importante da considerare. Il numero di frequenze operate dalle parti è elevato per cui si deve prospettare il blocco o una riduzione di questo numero nonché il blocco delle capacità;
- è stato inoltre chiesto alla Commissione che cessino taluni accordi di cooperazione tra le parti ed altre compagnie, in particolare tra Lufthansa e Lauda Air, dati gli effetti che l'accordo in questione potrebbe produrre su mercati periferici.

II. VALUTAZIONE GIURIDICA**A. Il mercato di cui trattasi**

(30) Secondo la Commissione i mercati di cui trattasi nel caso di specie sono il mercato del trasporto aereo di linea di passeggeri e il mercato del trasporto aereo di linea di merci per ciascuna delle rotte fra la Scandinavia e la Germania, compresi gli eventuali «aeroporti perno» che si trovino all'estremità delle rotte.

(31) La Commissione ritiene infatti che per il caso in esame il trasporto aereo a mezzo charter non costituisca una vera alternativa al trasporto aereo di linea, soprattutto se, come nella fattispecie, la clientela è composta essenzialmente di persone che viaggiano per motivi professionali. Queste ultime devono infatti imperativamente rendersi nelle principali città europee per partecipare a riunioni di lavoro ad ore stabilite e non possono quindi correre i rischi dei voli charter, a differenza delle persone che viaggiano per diporto.

(32) Non si può escludere che, teoricamente, in alcuni casi il treno ad alta velocità rappresenti un'alternativa al trasporto aereo. Sulle medie distanze, il treno ad alta velocità presenta infatti caratteristiche di rapidità e di regolarità che ne fanno un mezzo di trasporto intercambiabile con il trasporto aereo⁽¹⁾.

(33) Analogamente, per quanto concerne il trasporto intraeuropeo di merci, il trasporto stradale e quello ferroviario possono, a talune condizioni, costituire modi di trasporto alternativi al trasporto aereo. Il trasporto aereo di merci può altresì essere preceduto o seguito da un trasporto terrestre, che costituisce in tal caso un trasporto indipendente dal trasporto aereo⁽²⁾.

È tuttavia assodato che, nella fattispecie, questi modi di trasporto alternativi non sono particolarmente rilevanti.

(34) Secondo la giurisprudenza della Corte di giustizia e del Tribunale di primo grado, nel settore dei trasporti non è possibile definire un mercato globale nazionale europeo, ma le possibilità alternative di trasporto devono essere valutate a livello delle singole rotte oppure delle rotte intercambiabili.

⁽¹⁾ Vedi in tal senso lo studio relativo alla complementarità treno/aereo in Europa — Institut du Transport Aérien, Parigi, dicembre 1991.

⁽²⁾ Vedi in tal senso la sentenza della Corte di giustizia del 5 ottobre 1995. Causa C 96/94 Centro Servizi Spediporto Srl/Spedizione Marittima del Golfo Srl (non ancora pubblicata nella Raccolta).

- (35) Tale approccio non esclude che si tenga conto dell'esistenza di reti controllate dalle compagnie aeree (¹), né che possa esistere una concorrenza tra «aeroporti perno» di grandi compagnie.
- (36) Nel caso di specie la cooperazione tra le due compagnie interessa essenzialmente l'insieme delle rotte tra la Scandinavia e la Germania. L'intercambiabilità di dette rotte è limitata, considerato soprattutto che il traffico di cui trattasi concerne principalmente uomini d'affari, come dichiarato dalle parti. In realtà, data la modesta distanza che separa la Scandinavia dalla Germania, i voli non diretti non rappresentano autentiche alternative per coloro che devono rendersi rapidamente sul posto di lavoro.
- (37) La Commissione non ignora il fatto che una parte, a volte rilevante, di passeggeri tra la Scandinavia e la Germania è costituita da passeggeri in transito, diretti verso un aeroporto che funge da «aeroporto perno», prima di continuare il volo verso un'altra destinazione europea o intercontinentale. Il trasporto tra la Scandinavia e la Germania in tal caso non è che una parte di un viaggio geograficamente molto più esteso.
- (38) Tuttavia, nella fattispecie, l'accordo concerne essenzialmente i collegamenti tra la Scandinavia e la Germania a prescindere del fatto che la clientela si suddivida tra viaggiatori in transito e viaggiatori che si spostano esclusivamente tra la Scandinavia e la Germania.

B. Nozione di accordo

- (39) L'accordo di cooperazione concluso tra le parti comporta in particolare la creazione di un'impresa comune, controllata in parti uguali dalle due compagnie e da esse diretta congiuntamente. L'impresa comune effettuerà unicamente i servizi di trasporto tra la Scandinavia e la Germania, che rappresentano soltanto una parte della cooperazione tra le due compagnie.
- (40) L'impresa comune non disporrà delle risorse necessarie per esercitare un'attività economica duratura. Essa rimane infatti permanentemente tributaria al 100 % di Lufthansa e di SAS che forniranno, in nome proprio, i servizi di trasporto. Il punto 2.5

dell'accordo di cooperazione stipula in proposito che le parti resteranno compagnie aeree indipendenti e che ciascuna conserverà la propria identità commerciale. Le parti resteranno autonome e si riservano espressamente il potere autonomo di decisione.

L'impresa comune opererà quindi sul mercato secondo modalità simili a quelle di un ufficio di vendita in comune, senza esercitare le funzioni di un'impresa autonoma sul mercato.

- (41) È inoltre necessario constatare che le due società madri non si ritirano in maniera permanente dal mercato dei servizi in causa, giacché conservano i mezzi per intervenire prontamente sulle rotte tra la Scandinavia e la Germania.
- (42) Sotto il profilo giuridico la Commissione ritiene pertanto che l'impresa comune fondata dalle due compagnie abbia per oggetto e per effetto di coordinare il comportamento concorrenziale di imprese che restano indipendenti. Essa configura pertanto un'impresa comune avente natura cooperativa.
- (43) Questa impresa comune fa parte di un accordo di cooperazione molto più ampio che rientra nel campo di applicazione dell'articolo 85 del trattato CE.

C. Restrizioni di concorrenza

C.1. *Restrizioni di concorrenza per il trasporto di passeggeri sulle rotte tra la Scandinavia e la Germania*

- (44) In occasione dell'avvio del procedimento le parti hanno fatto valere che una quota non trascurabile del traffico tra la Scandinavia e la Germania è costituita da traffico di transito. Le percentuali di passeggeri in transito sulle principali rotte sono le seguenti:

	Transiti (%)	Numero totale di passeggeri trasportati
Düsseldorf — Copenaghen	[...]	[...]
Düsseldorf — Stoccolma	[...]	[...]
Francoforte — Copenaghen	[...]	[...]
Francoforte — Göteborg	[...]	[...]
Francoforte — Oslo	[...]	[...]
Francoforte — Stoccolma	[...]	[...]
Amburgo — Stoccolma	[...]	[...]
Monaco — Copenaghen	[...]	[...]

(¹) Sentenza della Corte dell'11 aprile 1989, Causa 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen, Racc. 1989, pag. 803 e sentenza del Tribunale del 19 maggio 1994, Causa 2/93 Air France/Commissione, Racc. 1994, pag. II 323.

(45) Questi passeggeri in transito utilizzano un «aeroporto perno» della Lufthansa o della SAS prima di ripartire per un altro volo, in particolare verso altre parti del mondo. Per almeno una parte di questi passeggeri, gli «aeroporti perno» tedeschi e scandinavi si trovano in concorrenza con altri «aeroporti perno» europei gestiti da altre compagnie, in particolare quelli di Londra, Amsterdam o Bruxelles. Questa concorrenza è attiva essenzialmente sui voli intercontinentali.

(46) Tuttavia, secondo la Commissione, la concorrenza deve essere valutata non solo a livello di «aeroporti perno», ma anche a livello delle rotte che li alimentano, in particolare le rotte tra la Scandinavia e la Germania.

(47) Circa 25 rotte collegano la Scandinavia alla Germania, di cui le più importanti sono:

	(passeggeri)
Francoforte — Copenaghen	291 266
Francoforte — Stoccolma	192 361
Düsseldorf — Copenaghen	150 955
Monaco — Copenaghen	112 344
Amburgo — Copenaghen	97 470
Francoforte — Oslo	87 750
Berlino — Copenaghen	84 360
Düsseldorf — Stoccolma	71 140
Amburgo — Stoccolma	65 755
Hannover — Copenaghen	50 381
Amburgo — Oslo	50 235
Francoforte — Göteborg	47 658

(48) Alla data della firma dell'accordo, la Lufthansa e la SAS sono presenti congiuntamente su otto rotte sulle quali sfruttano le seguenti frequenze giornaliere:

Rotte Germania — Scandinavia
Frequenze giornaliere SAS/LH

	Estate 1995			Inverno 1995/96		
	SAS	LH	Totale	SAS	LH	Totale
Düsseldorf — Copenaghen	3	2	5	3	2	5
Düsseldorf — Stoccolma	2	2	4	2	2	4
Francoforte — Copenaghen	3	4	7	3	4	7
Francoforte — Göteborg	1	1	2	1	1	2
Francoforte — Oslo	2	2	4	2	3	5
Francoforte — Stoccolma	2	3	5	2	3	5
Amburgo — Stoccolma	1	2	3	1	2	3
Monaco — Copenaghen	2	1	3	3	1	4
Copenaghen — Monaco	2	1	3	2	1	3

Su queste otto rotte, Lufthansa e SAS sono le uniche compagnie presenti, ad eccezione di una frequenza giornaliera tra Francoforte e Copenaghen operata da Singapore Airlines.

In termini di numero di passeggeri trasportati, queste otto rotte rappresentano il 66 % di tutto il traffico tra la Scandinavia e la Germania.

(49) Da notare peraltro che almeno una delle due compagnie è presente su dodici rotte tra la Scandinavia e la Germania. Il nuovo insieme così costituito sarà quindi presente su venti delle venticinque rotte tra la Scandinavia e la Germania.

(50) Su tutte queste rotte Lufthansa e SAS intendono coordinare la loro attività attraverso un'impresa comune per quanto riguarda le capacità, le frequenze, la tariffazione e la politica commerciale.

In tal modo le società madri limitano sensibilmente la loro concorrenza reciproca attuale e potenziale su tutte queste rotte.

(51) L'accordo tra Lufthansa e SAS avrà inoltre considerevoli effetti restrittivi della concorrenza rispetto ai terzi erigendo barriere all'accesso alle rotte in questione.

(52) La cooperazione tra Lufthansa e SAS è infatti atta ad aumentare sensibilmente la potenza economica delle due compagnie. Tale aumento della loro potenza deriverà, sul piano economico, dal coordinamento delle risorse, dalla disponibilità della prima flotta europea, da possibilità di «interlining» tra compagnie, dal coordinamento delle reti e delle frequenze.

(53) Un altro elemento da prendere in considerazione per valutare la potenza economica delle due imprese è la messa in comune dei programmi «frequent flyer». Trattandosi principalmente di una clientela di uomini d'affari, è assodato che questi ultimi accorderanno la loro preferenza alle compagnie che offrono un programma «frequent flyer» comune, che consenta loro di accumulare punti a prescindere dalla compagnia utilizzata. Un sistema comune è quindi atto a costituire una barriera all'accesso non trascurabile per altre compagnie che non dispongono di programmi analoghi⁽¹⁾.

(54) Questa potenza economica è rafforzata dal fatto che le due compagnie controllano una parte rilevante delle bande orarie nei principali aeroporti tedeschi e scandinavi caratterizzati da una saturazione delle capacità disponibili nelle ore di punta.

Le due compagnie controllano circa:

- il [...] delle bande assegnate a Francoforte
- il [...] delle bande assegnate ad Oslo
- il [...] delle bande a Stoccolma
- il [...] delle bande assegnate a Düsseldorf.

(55) Il peso economico di Lufthansa e SAS deriva anche dal numero elevato di frequenze che operano in partenza dai principali aeroporti in causa.

Per tre aeroporti importanti la situazione è la seguente⁽²⁾:

Numero di frequenze offerte con partenza Copenaghen e destinazione 30 città importanti in Europa

SAS	LH	KLM	AF	BA	Altri
138	20	49	22	21	26

Numero di frequenze offerte con partenza Francoforte e destinazione 30 città importanti in Europa

SAS	LH	KLM	AF	BA	Altri
17	137	24	10	24	53

Numero di frequenze offerte con partenza Düsseldorf e destinazione 30 città importanti in Europa

SAS	LH	KLM	AF	BA	Altri
13	105	35	13	20	52

Come si può constatare, in seguito al loro accordo di cooperazione, Lufthansa e SAS offriranno più del 50 % delle frequenze in partenza da detti aeroporti.

(56) In generale, grazie al loro accordo di cooperazione, Lufthansa e SAS disporranno quindi di una potenza economica che costituirà una barriera notevole all'accesso sull'insieme delle rotte tra la Scandinavia e la Germania.

C.2. Restrizioni di concorrenza per il trasporto di passeggeri sulle altre rotte

(57) Lufthansa e SAS svilupperanno una cooperazione anche sulle rotte diverse da quelle che collegano la Scandinavia alla Germania, in particolare in materia di programmazione comune della rete, politica di tariffazione, armonizzazione dei servizi, «code-sharing», messa in comune dei programmi «frequent flyer».

(58) Di conseguenza, anche questa parte dell'accordo di cooperazione ha per oggetto e per effetto di limitare la concorrenza tra le parti.

Tuttavia, gli effetti sul mercato di queste restrizioni di concorrenza non sono comparabili agli effetti prodotti dall'accordo di cooperazione sulle rotte tra la Scandinavia e la Germania.

Sulle altre rotte europee, Lufthansa e SAS si trovano infatti in concorrenza diretta con altre importanti compagnie.

(59) Peraltro, su queste rotte, considerate le quote limitate di mercato di Lufthansa e SAS, l'accordo di cooperazione di cui trattasi non è atto, in quanto tale, a creare una barriera notevole all'accesso.

C.3. Restrizioni di concorrenza per il trasporto intraeuropeo di merci

(60) Le parti intendono integrare per quanto possibile la loro attività di trasporto di merci.

(61) L'accordo di cooperazione tra Lufthansa e SAS avrà inoltre per oggetto e per effetto di restringere sensibilmente la concorrenza tra le parti per quanto concerne il trasporto di merci in Europa.

⁽¹⁾ Vedi in tal senso lo studio «Concurrence et coopération dans le transport aérien en Europe», David Encaoua e Anne Perrot 1991.

⁽²⁾ Fonte ABC, febbraio 1993.

- (62) Di conseguenza, dagli elementi di cui ai punti da 44 a 61, risulta che l'accordo di cooperazione concluso tra Lufthansa e SAS ha per oggetto e per effetto di restringere la concorrenza in violazione delle disposizioni dell'articolo 85, paragrafo 1, del trattato e che non è possibile concedere l'esenzione richiesta dalle parti.

D. Incidenza sul commercio tra Stati membri

- (63) L'accordo di cooperazione tra Lufthansa e SAS concerne il trasporto internazionale di passeggeri e di merci tra gli Stati membri. Pertanto, tale accordo incide sul commercio intracomunitario.

E. Articolo 85, paragrafo 3

a) Contributo al progresso economico

- (64) Il contributo al progresso economico derivante dall'accordo può essere valutato a diversi livelli.

a.1. Instaurazione di una rete europea

Le compagnie ritengono che l'accordo in questione permetterà loro di instaurare una rete europea più estesa, comparabile alle reti di altre grandi compagnie e riguardante in particolare i collegamenti tra la Scandinavia e la Germania. Tale rete permetterà di offrire agli utenti un servizio di miglior qualità, sia in termini di numero di voli diretti e indiretti che di maggiori possibilità di collegamento tra le diverse rotte.

- (65) Le differenze di configurazione delle reti tra Lufthansa e SAS sono già state evidenziate ai punti da 10 a 12 e 19 e 20.

Le differenze rispetto alle altre grandi compagnie europee risultano dall'esame della seguente tabella:

Numero di collegamenti di linea gestiti alla fine del 1994

	Mercato domestico	Resto dell'Europa	Fuori Europa	Totale	Nazionale totale (%)	Europa/totale (%)	Fuori Europa/totale (%)
BA	20	58	87	165	12	35	52
AF	8	58	104	170	5	34	61
LH	17	78	95	190	8	36	50
KLM	4	58	86	148	3	39	58
SAS	39	54	9	102	38	53	9

Fonte: AEA.

- (66) Mentre la struttura delle reti di British Airways e Air France è piuttosto simile, Lufthansa si distingue per una percentuale più elevata di reti intraeuropee, e correlativamente per una presenza meno forte sulle rotte extraeuropee.

Dal canto suo, SAS è molto forte a livello nazionale ed europeo, mentre è quasi assente a livello extra-europeo. Inoltre la percentuale di rotte «europee» di SAS comprende in realtà una forte percentuale di rotte «intrascandinave». Benché, in termini di numero di passeggeri trasportati in Europa, SAS sia la terza compagnia, il suo è un traffico essenzialmente interno alla Scandinavia.

- (67) Le caratteristiche delle reti emergono inoltre dall'esame comparato della distanza media degli scali di ciascuna compagnia:

	LH	SAS	Insieme delle compagnie AEA
Distanza media degli scali sulla rete mondiale (km)	1 036	686	1 084
Distanza media degli scali sulla rete europea (km)	686	621	—

Analogamente, la differenza di configurazione delle reti risulta dall'esame del rapporto entrate totali/tonnellate km offerte.

	LH	SAS	Insieme delle compagnie AEA
Entrate totali (mio di USD) tkm offerte (migliaia di USD)	4,17	7,1	4,59

Come si può constatare, mentre Lufthansa si colloca nella media europea, è chiaro che SAS sviluppa le sue attività nell'ambito di una rete a carattere sensibilmente più regionale.

- (68) Tenuto conto di questi elementi, la Commissione ritiene che la complementarità delle reti di Lufthansa e SAS sia un dato di fatto e che la loro sinergia permetterà di migliorare sensibilmente i servizi offerti agli utenti, in special modo per i collegamenti intraeuropei, in particolare da e per la Scandinavia.

a.2. Riduzione dei costi

- (69) Secondo la Commissione, la riduzione dei costi delle compagnie aeree europee è un elemento importante da prendere in considerazione. Da comparazioni effettuate tra le compagnie americane e quelle europee è infatti emerso che i costi delle compagnie europee superano anche del 48 % quelli delle compagnie americane⁽¹⁾.
- (70) Secondo le parti, l'accordo permetterebbe, grazie alla riduzione dei costi e ad una migliore sinergia, di realizzare economie ammontanti a circa [...] milioni di DM all'anno, nell'arco [...] anni.

Tali economie sarebbero realizzate principalmente in 4 settori:

- la gestione del traffico, che deve permettere di migliorare i servizi e quindi attrarre un maggior numero di passeggeri;
- il sistema integrato di commercializzazione, che deve permettere di ridurre i costi, in particolare eliminando la duplicazione delle funzioni commerciali in alcuni paesi;
- una migliore organizzazione dei servizi di assistenza in scalo;
- l'instaurazione di un sistema integrato di scambi d'informazione e dei sistemi di prenota-

zione e di distribuzione, che deve, del pari, permettere di realizzare notevoli economie.

- (71) Va sottolineato che, nel settore del trasporto aereo, gli esperti ritengono che le economie di scala sono generalmente costanti, ossia che un incremento di X % della dimensione della rete fa aumentare i costi nelle stesse proporzioni. Viceversa i rendimenti di densità sono crescenti, ossia un aumento del traffico dell'1 % a rete immutata fa aumentare i costi soltanto dello 0,82 %. Del pari, si constata che in generale un aumento dell'1 % della distanza media tra due punti d'atterraggio fa abbassare i costi.

Infine, un incremento dell'1 % del coefficiente di occupazione determina una diminuzione dello 0,26 % dei costi⁽²⁾.

- (72) Di conseguenza l'aumento della dimensione delle compagnie non si traduce necessariamente in una diminuzione dei loro costi. Siffatta riduzione esige l'adozione di un piano concreto di riduzione dei costi applicabile e applicato nel corso di vari anni. Nella fattispecie risulta che le due compagnie hanno elaborato un piano del genere. È inoltre ragionevole ritenere che la stretta collaborazione tra le due compagnie permetterà loro di aumentare sensibilmente il traffico sull'intera rete contribuendo quindi alla riduzione dei costi.

Del resto, la costituzione di una rete comune alle due imprese a carattere mondiale è atta a razionalizzare i servizi e ad aumentare la distanza media tra i punti di atterraggio, contribuendo in tal modo a ridurre i costi.

- (73) Complessivamente, tenuto conto degli elementi di cui ai punti da 64 a 72, la Commissione ritiene che l'accordo possa contribuire al progresso economico ai sensi dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato.

b) Vantaggi per gli utenti

- (74) Gli utenti del trasporto aereo trarranno un vantaggio diretto dalla creazione di una rete comune alle due compagnie, beneficiando di un'offerta di servizi di livello qualitativo superiore e geograficamente molto più esteso sia a livello europeo che mondiale.
- (75) La compressione dei costi delle compagnie deve inoltre permettere loro di ridurre le tariffe a vantaggio degli utenti. Occorre tuttavia che la Commissione imponga condizioni ed obblighi onde garantire che questi vantaggi permangano per tutta la durata di validità della presente decisione.

⁽¹⁾ Vedi in particolare rapporto del Comitato dei saggi «Expanding Horizons». Civil Aviation in Europe: an action programme for the future — 1993.

⁽²⁾ Vedi in tal senso lo studio «Concurrence et coopération dans le transport aérien en Europe», David Encaoua e Anne Perrot 1991.

c) Carattere indispensabile delle restrizioni

- (76) È difficile congegnare l'instaurazione di una rete europea estesa dalla Germania alla Scandinavia senza un accordo di stretta cooperazione tra le due compagnie.
- (77) A questo proposito ci si deve interrogare sull'eventualità che Lufthansa possa intervenire da sola su tutte le rotte scandinave per trasportare i passeggeri verso suoi «aeroporti perno» situati in Germania. Tale eventualità esigerebbe da parte di Lufthansa la disponibilità di un numero sufficiente di aeromobili adatti ai servizi in causa, vale a dire i servizi regionali in Scandinavia.
- (78) Ebbene, il raffronto delle flotte delle due compagnie mostra che alla data del 31 dicembre 1993 SAS possedeva 80 aeromobili, su un totale di 160, di capacità inferiore o pari a 100 passeggeri, mentre alla stessa data Lufthansa non possedeva alcun aeromobile di questo tipo. Di conseguenza sarebbe impossibile per Lufthansa operare direttamente un numero elevato di collegamenti scandinavi non disponendo di una flotta adatta a tali servizi.
- (79) Peraltro, anche se è possibile ridurre i costi senza concludere un accordo di cooperazione, pare cionondimeno che l'accordo in questione, grazie in particolare alla messa in comune di risorse materiali, umane e finanziarie ingenti, sia atto a consentire una riduzione dei costi di maggiore portata.
- (80) Di conseguenza la Commissione ritiene che allo stato attuale del funzionamento del mercato le restrizioni di concorrenza siano necessarie.
- (81) Occorre tuttavia che la Commissione imponga condizioni atte a garantire che le restrizioni di concorrenza continuino a non superare ciò che è necessario e a garantire la presenza sul mercato di compagnie concorrenti.

d) Assenza di eliminazione della concorrenza

- (82) Il fatto che non sia eliminata la concorrenza deve essere valutato alla luce dei seguenti elementi e delle condizioni che la Commissione prevede di imporre. Su una parte delle rotte tra la Scandinavia e la Germania altre compagnie operano già dei servizi e possono estendere le loro attività su nuove rotte in concorrenza con Lufthansa e SAS. Inoltre, in seguito alla liberalizzazione del trasporto aereo europeo, le barriere regolamentari all'accesso al mercato sono state soppresse.
- (83) L'accordo tra Lufthansa e SAS non elimina quindi qualsiasi concorrenza potenziale e/o attuale sui mercati in causa.

- (84) Occorre tuttavia tener conto anche del fatto che per effetto del loro accordo di cooperazione su alcune rotte Lufthansa e SAS saranno le uniche compagnie presenti e che inoltre in assenza di condizioni l'accessibilità dei mercati in causa non è completamente garantita.
- (85) Pertanto la Commissione ritiene che sia necessaria l'imposizione di condizioni per preservare la possibilità di accesso al mercato da parte di nuovi concorrenti e porre rimedio soprattutto al problema dell'instaurazione di barriere all'accesso.

F. Modalità d'esenzione

- (86) A norma dell'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3975/87 la decisione di applicazione dell'articolo 85, paragrafo 3, del trattato deve indicare la propria durata di validità. Inoltre può essere sottoposta a condizioni ed obblighi.
- (87) A norma dell'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 3975/87, il periodo di validità dell'esenzione in linea di massima non è inferiore a sei anni. È da considerare tuttavia che l'accordo di cooperazione di cui trattasi costituisce un'operazione molto importante per le due compagnie giacché esige un processo di ristrutturazione che può essere realizzato soltanto a lungo termine.
- (88) Pertanto, la Commissione ritiene che nel caso di specie sia giustificato un periodo di dieci anni, fino al 31 dicembre 2005. La presente decisione deve prendere effetto a decorrere dalla data della notificazione, ossia l'11 maggio 1995.
- (89) La concessione dell'esenzione deve tuttavia essere sottoposta a talune condizioni ed obblighi onde evitare che le restrizioni di concorrenza eccedano ciò che è indispensabile e affinché non sia eliminata la concorrenza sul mercato in causa per il trasporto di passeggeri.
- (90) La Commissione ritiene che dette condizioni non debbano essere applicabili su tutte le rotte, ma soltanto sulle rotte tra la Scandinavia e la Germania sulle quali prima della conclusione dell'accordo le due compagnie operavano servizi in concorrenza, e che inoltre registrano un traffico annuale di almeno 30 000 passeggeri. Questo volume di 30 000 passeggeri è stato considerato dal Consiglio, all'articolo 6 del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio (¹), come una soglia oltre la quale deve tassativamente esistere la concorrenza.

(¹) GU n. L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.

Le seguenti rotte soddisfano questi due criteri:

- Düsseldorf — Copenaghen
- Düsseldorf — Stoccolma
- Francoforte — Copenaghen
- Francoforte — Göteborg
- Francoforte — Oslo
- Francoforte — Stoccolma
- Monaco — Copenaghen
- Amburgo — Stoccolma

(91) Queste condizioni sono volte a garantire che la concorrenza non sia eliminata e che esista la possibilità di accesso al mercato per nuovi concorrenti. Per la fissazione del periodo di applicabilità di dette condizioni, è opportuno tener conto dei seguenti elementi:

- LH e SAS occupano rispettivamente il secondo e terzo posto nella classifica delle imprese europee di trasporto di persone in termini di passeggero/chilometro;
- la loro cooperazione interessa 25 rotte tra la Scandinavia e la Germania, 12 delle quali presentano un traffico superiore a 45 000 passeggeri/anno;
- la cooperazione mira a costituire una fitta rete di collegamenti che darà modo di rendere complementari due reti di notevole importanza;
- le rotte più rilevanti collegano aeroporti che in parte presentano a determinate ore fenomeni di saturazione.

Ne deriva che le barriere all'entrata su tali rotte saranno di grande ostacolo e potranno sussistere per molto tempo.

Quindi la Commissione ritiene che un periodo di applicabilità delle condizioni pari a 7 anni sia indispensabile per garantire che altre imprese si incedano a titolo duraturo sulle rotte in questione.

(92) Tenuto conto del loro peso economico e della loro presenza congiunta su queste rotte, la Commissione ritiene che le due compagnie debbano congelare il numero di frequenze giornaliere che operano su una rotta, se un nuovo concorrente decide di intervenire sulla stessa. Tale condizione è destinata ad evitare che le imprese esistenti aumentino in maniera considerevole il loro numero di frequenze al fine di escludere dal mercato il nuovo concorrente. Il blocco permarrà fino al momento in cui il nuovo concorrente eserciterà effettivamente servizi sulla o sulle rotte in questione, ma in ogni caso non oltre la durata di validità della presente decisione.

(93) Occorre cionondimeno consentire a Lufthansa e a SAS l'elasticità necessaria all'esercizio dei loro servizi e prevedere che possano, in caso di arrivo di un nuovo concorrente su una certa rotta, aumentare

di una frequenza il numero delle frequenze giornaliere sulla rotta in questione.

(94) Qualora i nuovi concorrenti operino un numero di frequenze superiore a quello di Lufthansa e SAS, queste ultime devono peraltro avere la possibilità di adeguare a loro volta il numero delle frequenze a quello dei concorrenti senza tuttavia superarlo.

(95) Parimenti, la possibilità per un nuovo concorrente di concludere un accordo di «interlining» con Lufthansa e SAS è un elemento importante per essere in grado di penetrare efficacemente sul mercato in causa.

(96) È stato sottolineato che il conferimento in comune da parte di Lufthansa e SAS del loro sistema «frequent flyer» è atto a costituire una barriera non trascurabile all'accesso sul mercato. Di conseguenza occorre che le altre compagnie che prestano o intendono prestare servizi sulle rotte in causa e che non posseggono un programma «frequent flyer», applicabile a livello internazionale, possano partecipare al programma di Lufthansa e SAS.

(97) Lufthansa e SAS hanno stipulato accordi di cooperazione con altre compagnie europee che costituiscono concorrenti attuali o potenziali. Occorre esaminare, alla luce dell'alleanza conclusa tra Lufthansa e SAS, se detti accordi possano essere mantenuti.

(98) SAS aderisce alla European Quality Alliance (EQA) che inizialmente raggruppava Swissair, Austrian Airlines e SAS. EQA è costituita da accordi bilaterali tra SAS e Swissair, tra SAS e Austrian Airlines, e fra Swissair e Austrian Airlines. Gli accordi entrati in vigore nel 1990 prevedono una strategia di coordinamento dei sistemi di traffico delle compagnie per sviluppare il traffico intercontinentale in partenza da aeroporti scandinavi, svizzeri e austriaci.

(99) EQA istituisce un coordinamento dei sistemi di trasporto a partire dai rispettivi aeroporti-perno, secondo le seguenti modalità:

— in base all'accordo SAS — Swissair: Zurigo e Ginevra svolgono il ruolo di aeroporti-perno per il traffico tra la Scandinavia da un lato, l'Africa e il Medio Oriente, l'India, il Pakistan, l'America meridionale e l'Europa meridionale dall'altro. Analogamente, Copenaghen, Oslo e Stoccolma fungeranno da aeroporti-perno tra la Svizzera da un lato, l'Asia, l'America meridionale e l'Europa settentrionale dall'altro;

— in base all'accordo SAS — Austrian Airlines: Vienna svolgerà il ruolo di aeroporto-perno tra la Scandinavia da un lato e l'Africa, il Medio Oriente, l'Europa orientale e meridionale dall'altro. Analogamente, Copenaghen e Stoccolma fungeranno da aeroporti-perno tra l'Austria da un lato e l'Asia, l'America settentrionale e l'Europa settentrionale dall'altro.

In entrambi i casi l'esercizio da parte di uno dei due partecipanti all'accordo di servizi attraverso gli aeroporti-perno dell'altro, è soggetto all'accettazione di quest'ultimo.

(100) Accordi complementari tra le tre compagnie riguardano inoltre le possibilità di «interlining» e la partecipazione di Swissair e di Austrian Airlines al sistema «frequent flyer» di SAS.

(101) In seguito all'accordo stipulato con Sabena, Swissair si è impegnata a porre fine all'accordo di cooperazione concluso con SAS nel quadro dell'EQA entro il 1° gennaio 1996.

(102) Secondo la Commissione, nell'ambito della presente decisione, anche SAS deve porre fine a questi accordi con Swissair e Austrian Airlines, poiché, a seguito degli accordi di cooperazione conclusi nel 1995, si constata l'instaurazione di due nuovi insiemi in Europa:

- un insieme che riunisce Lufthansa e SAS
- un insieme che riunisce Sabena e Swissair.

La Commissione ritiene che gli accordi volti a costituire questi due insiemi possano, a determinate condizioni, essere esentati dal divieto di intese. Occorre tuttavia che la concorrenza sia effettiva tra questi due insiemi e che quindi sia posto fine agli accordi tra SAS e Swissair e tra SAS e Austrian Airlines.

(103) Lufthansa, dal canto suo, ha concluso accordi di cooperazione con Transwede e Finnair per l'esercizio di rotte tra la Scandinavia e la Germania. Poiché si tratta di due compagnie in concorrenza sui collegamenti tra la Scandinavia e la Germania, è necessario che si ponga fine anche a tali accordi.

(104) Lufthansa, inoltre, ha un accordo di cooperazione con la compagnia Lauda Air nella quale possiede una partecipazione del 39,7 %.

Lauda Air opera essenzialmente sulle seguenti rotte:

- Vienna — Londra
- Vienna — Parigi
- Vienna — Manchester
- Vienna — Barcellona
- Vienna — Madrid
- Vienna — Francoforte
- Vienna — Monaco
- Vienna — Düsseldorf
- Salisburgo — Parigi
- Salisburgo — Londra

- Salisburgo — Francoforte
- Salisburgo — Berlino

(105) Ad eccezione della rotta Vienna — Londra, su tutte queste rotte esiste una cooperazione con Lufthansa sotto forma di «code-sharing». Si osserva tuttavia che nessuna di queste rotte rientra nei mercati definiti al punto 30. Pertanto, l'esistenza dell'accordo Lufthansa-Lauda Air non ha effetti diretti sui rapporti fra i due insiemi di cui al punto 102.

(106) Di conseguenza, e lasciando impregiudicata la liceità degli accordi tra Lufthansa e Lauda Air, la Commissione ritiene che il mantenimento della concorrenza sulle rotte tra la Scandinavia e la Germania non richieda l'imposizione di una condizione che obblighi Lufthansa a porre fine alla cooperazione con Lauda Air.

(107) L'accesso alle rotte tra la Scandinavia e la Germania da parte di nuovi concorrenti è subordinato alla disponibilità di bande orarie negli aeroporti scandinavi e tedeschi. È assodato che gli aeroporti di Francoforte, Düsseldorf, Stoccolma e Oslo sono saturi in determinate ore e che è praticamente impossibile ottenere bande orarie secondo le normali procedure di assegnazione.

(108) È quindi necessario che Lufthansa e SAS abbandonino, se necessario, un numero di bande orarie sufficienti in ciascuno degli aeroporti succitati per permettere ad altre compagnie di operare servizi concorrenti sulle rotte individuate al punto 90.

(109) Tale abbandono si giustifica soltanto se il nuovo concorrente non è stato in grado di ottenere le bande orarie secondo la normale procedura di assegnazione in vigore in ciascun aeroporto. È inoltre necessario stabilire condizioni precise in modo che le bande abbandonate da Lufthansa e SAS siano effettivamente utilizzate unicamente per il mantenimento della concorrenza sulle rotte tra la Scandinavia e la Germania.

(110) Occorre inoltre accertarsi che l'efficacia di questa condizione non sia annullata dall'abbandono delle bande orarie di cui trattasi a favore di un'impresa legata a Lufthansa oppure a SAS.

(111) L'abbandono di una banda da parte di LH/SAS sarà oggetto di un contratto da concludere tra le imprese citate e il beneficiario. Detto contratto non potrà comprendere che clausole contenute nella presente decisione.

(112) Considerata la lunga durata dell'esenzione e le condizioni cui è subordinata la decisione, è necessario che le parti inviino regolarmente alla

Commissione informazioni atte a permetterle di verificare il rispetto delle condizioni. Le parti devono inoltre fornire informazioni relative ai prezzi praticati in modo da permettere alla Commissione di valutare gli effetti dell'accordo a livello dei prezzi e appurare che l'accordo continui a procurare vantaggi agli utenti.

- (113) Nell'ambito della presente decisione il termine Scandinavia comprende la Danimarca, la Norvegia e la Svezia.
- (114) La presente decisione lascia impregiudicata l'applicabilità dell'articolo 86 del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

A norma 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 e dell'articolo 53, paragrafo 1 dell'accordo sono dichiarate inapplicabili all'accordo di cooperazione concluso l'11 maggio 1995 tra Deutsche Lufthansa AG e Scandinavia Airlines System, per il periodo compreso tra l'11 maggio 1995 e il 31 dicembre 2005.

Articolo 2

1. L'esenzione di cui all'articolo 1 è soggetta alle condizioni e agli obblighi di cui agli articoli 3, 4 e 5.

2. Le condizioni ed obblighi di cui al paragrafo 1 si applicano alle seguenti rotte:

- Düsseldorf — Copenaghen.
- Düsseldorf — Stoccolma
- Francoforte — Copenaghen
- Francoforte — Göteborg
- Francoforte — Oslo
- Francoforte — Stoccolma
- Amburgo — Stoccolma
- Monaco — Copenaghen.

3. Ai fini della presente decisione per «insieme Lufthansa/SAS» s'intende:

- le compagnie Lufthansa e SAS nonché qualsiasi compagnia nella quale SAS e/o Lufthansa detenga una partecipazione superiore al 10 %;
- qualsiasi compagnia con la quale Lufthansa e/o SAS abbia concluso un accordo strutturale;
- qualsiasi compagnia con la quale Lufthansa e/o SAS abbia concluso un accordo di «code-sharing» relativo alle rotte tra la Scandinavia e la Germania.

Articolo 3

Fino al 31 ottobre 2002, per il trasporto di passeggeri si applicano le seguenti condizioni:

- 1) a) Se una compagnia aerea con sede nel SEE ed estranea all'insieme Lufthansa/SAS informa queste ultime, almeno tre mesi prima dell'inizio della successiva stagione di trasporto, della sua intenzione di effettuare servizi su una o più delle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, Lufthansa e SAS congelano il loro numero aggregato di frequenze giornaliere sulla o sulle rotte in causa al livello raggiunto:

- il 31 ottobre 1995 per le stagioni estive successive
- il 1° novembre 1995 per le stagioni invernali successive.

Detto congelamento del numero delle frequenze permane fino al momento in cui il nuovo concorrente eserciterà effettivamente servizi sulla o sulle rotte in causa, ma in ogni caso non oltre la durata di validità della presente decisione.

- b) Nonostante le disposizioni di cui alla lettera a), qualora un nuovo concorrente si presenti su una delle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, Lufthansa e SAS possono aumentare di una frequenza il numero di frequenze giornaliere sulla rotta in causa.

- c) Inoltre, Lufthansa e SAS possono su ciascuna delle otto rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, aumentare il loro numero aggregato di frequenze giornaliere sino ad uguagliare, senza superarlo, il numero aggregato di frequenze operate da altre compagnie su ciascuna di dette rotte.

- 2) Una compagnia aerea stabilita in uno Stato membro del SEE che effettui servizi su una o più delle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, può chiedere di firmare un accordo di interlining con Lufthansa e SAS sulla o sulle rotte in causa. Lufthansa e SAS firmeranno un accordo in base alle condizioni normalmente vigenti nel settore. Tali accordi si applicheranno per la durata di sette anni a decorrere dalla data della firma fino e non oltre la data del 31 dicembre 2005.

- 3) SAS e Lufthansa offriranno a qualsiasi compagnia situata in uno Stato membro del SEE che operi servizi su una o più delle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, e che non partecipi ad un programma «frequent flyer» applicabile in più Stati, la possibilità di partecipare al programma «frequent flyer» di SAS o di Lufthansa oppure al programma comune non appena sarà istituito per la vendita di servizi sulle rotte succitate. Tale partecipazione sarà realizzata in base a condizioni finanziarie non discriminatorie.

- 4) SAS porrà fine all'accordo con Swissair nel quadro della European Quality Alliance entro il 31 gennaio 1996.
- 5) SAS porrà fine all'accordo di cooperazione con Austrian Airlines nel quadro della European Quality Alliance entro il 1° gennaio 1997.
- 6) Lufthansa porrà fine all'accordo di cooperazione con Traswede per quanto riguarda la Marketing Alliance in Scandinavia entro il 1° gennaio 1997.
- 7) Lufthansa porrà fine all'accordo di cooperazione con Finnair per quanto riguarda le rotte tra la Scandinavia e la Germania entro il 1° gennaio 1997.
- 8) Qualora una compagnia con sede in uno Stato membro del SEE, estranea all'insieme Lufthansa/SAS, intenda avviare o intensificare un servizio di linea sulle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2 e non possa ottenere le bande orarie necessarie secondo la procedura normale di assegnazione, Lufthansa e SAS metteranno a disposizione del richiedente bande orarie negli aeroporti di Francoforte, Düsseldorf, Stoccolma e Oslo alle seguenti condizioni:
- a) Il numero giornaliero di bande orarie messe a disposizione presso ciascuno di questi aeroporti non può essere superiore a otto.
 - b) Lufthansa e SAS devono mettere le bande orarie a disposizione del richiedente entro un arco di 60 minuti prima o dopo l'ora richiesta, fermo restando che le bande richieste per le ore di punta devono essere concesse entro queste fasce orarie.
 - c) Lufthansa e SAS non sono tenute a mettere a disposizione dello stesso richiedente più di quattro bande orarie in ciascun aeroporto per periodo di 2 ore.
 - d) Lufthansa e SAS non sono tenute ad abbandonare più di sei bande orarie in ciascun aeroporto durante le ore di punta.
 - e) Nell'ambito della presente decisione le ore di punta sono quelle comprese tra le ore 7 e le 9 e tra le ore 17 e le 19, ora locale.
 - f) Le bande orarie devono essere messe a disposizione da Lufthansa a SAS a condizione che il nuovo concorrente abbia espletato le formalità necessarie per ottenere le bande orarie in questione conformemente alla procedura normale di assegnazione e non abbia ottenuto le bande orarie nell'arco di 60 minuti prima o dopo l'ora richiesta oppure nel periodo di punta se la domanda concerne tale periodo.
 - g) Le bande orarie abbandonate da Lufthansa e SAS possono essere utilizzate unicamente per prestare servizi sulle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, durante il periodo di validità della presente decisione. Inoltre, una banda messa a disposizione nell'ambito di detta procedura di abbandono può essere scambiata dal nuovo concorrente con una banda oraria utilizzata da quest'ultimo su un'altra rotta o con una banda utilizzata da un'altra compagnia, alla duplice condizione che tale banda sia più vicina all'ora richiesta inizialmente e che si applichino alla nuova banda le condizioni ed obblighi imposti alla banda originale.
- h) Il nuovo concorrente titolare di bande orarie abbandonate da Lufthansa e SAS deve informare queste ultime senza indugio e restituire loro le bande al più tardi alla fine della stagione IATA in corso:
- i) se il nuovo concorrente non utilizza più la banda o le bande in causa per effettuare servizi sulle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, oppure
 - ii) se il nuovo concorrente non utilizza la banda o le bande in causa almeno all'80 % salvo che questa sottoutilizzazione sia giustificata da una delle ragioni di cui all'articolo 10, paragrafo 5, del regolamento (CE) n. 95/93 del Consiglio (¹), oppure
 - iii) se la presente decisione di esenzione è annullata o se Lufthansa e SAS mettono fine al loro accordo; oppure
 - iv) se il titolare delle bande viola una clausola importante di un contratto concluso con Lufthansa o con SAS per la messa a disposizione delle bande orarie, oppure
 - v) se il titolare delle bande orarie perde la qualità di compagnia aerea stabilita in uno Stato membro SEE.
- i) Lufthansa e SAS provvederanno a trasferire le bande al nuovo concorrente in base alla procedura di abbandono, previa firma di un contratto che riprenda le condizioni di cui alle lettere g) e h). Questi contratti sono notificati entro la settimana successiva alla firma alla Commissione e all'autorità di assegnazione delle bande dell'aeroporto interessato.
- j) Lufthansa e SAS metteranno le bande orarie a disposizione del nuovo concorrente purché ne sia stata formulata domanda ad una di esse entro il termine massimo di un mese dalla fine della riunione di assegnazione delle bande per una stagione IATA.
- 9) Per la stagione invernale 1995/1996 la domanda potrà essere formulata entro un mese a decorrere dalla pubblicazione della presente decisione nella *Gazzetta ufficiale delle Comunità europee*. In tutti i casi Lufthansa e SAS devono inviare una risposta al richiedente entro due settimane a decorrere dalla domanda.

(¹) GU n. L 14 del 22. 1. 1993, pag. 1.

Articolo 4

Fino al 31 ottobre 2002, per il trasporto di passeggeri, valgono gli obblighi seguenti:

Alla fine di ciascuna stagione estiva, Lufthansa e SAS forniranno alla Commissione le seguenti informazioni relative alle due stagioni precedenti:

- il numero di frequenze giornaliere operate da Lufthansa e SAS sulle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2,
- l'elenco degli accordi di interlining conclusi da Lufthansa e SAS secondo le disposizioni dell'articolo 3, punto 2,
- l'elenco degli accordi relativi ai programmi di «frequent flyer» conclusi da Lufthansa e SAS secondo le disposizioni di cui all'articolo 3, punto 3,
- l'elenco delle bande orarie messe a disposizione delle altre compagnie secondo le disposizioni di cui all'articolo 3, punto 8.

Articolo 5

Fino al 31 dicembre 2005, per il trasporto di passeggeri, valgono gli obblighi seguenti:

Alla fine di ciascuna stagione estiva, Lufthansa e SAS forniranno alla Commissione le seguenti informazioni relative alle due stagioni precedenti:

- il prezzo medio del biglietto andata-ritorno in classe business per ciascuna delle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2, e l'eventuale differenza con i prezzi derivanti dalle consultazioni tariffarie tra compagnie aeree organizzate a norma del regolamento (CEE) n. 1617/93 della Commissione⁽¹⁾;
- la capacità totale mensile offerta da Lufthansa e SAS su ciascuna delle rotte di cui all'articolo 2, paragrafo 2;
- lo stato di realizzazione del piano di riduzione dei costi previsto dalle parti.

Articolo 6

Destinatarie della presente decisione sono:

Deutsche Lufthansa AG
Von Gablenz Straße 2-6
D-50769 Colonia

Scandinavian Airlines System
Frösundaviks Allé 1
S-195 87 Stoccolma

Fatto a Bruxelles, il 16 gennaio 1996.

Per la Commissione

Karel VAN MIERT

Membro della Commissione

⁽¹⁾ GU n. L 155 del 26. 6. 1993, pag. 18.