

Edizione  
in lingua italiana

## Legislazione

### Sommario

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

- Regolamento (CE) n. 557/1999 della Commissione, del 15 marzo 1999, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli ..... 1
- Regolamento (CE) n. 558/1999 della Commissione, del 15 marzo 1999, relativo alla fornitura di prodotti lattiero-caseari a titolo di aiuto alimentare ..... 3
- Regolamento (CE) n. 559/1999 della Commissione, del 15 marzo 1999, relativo alla fornitura di piselli spezzati a titolo di aiuto alimentare ..... 6
- Regolamento (CE) n. 560/1999 della Commissione, del 15 marzo 1999, relativo alla fornitura di cereali a titolo di aiuto alimentare ..... 9
- ★ **Regolamento (CE) n. 561/1999 della Commissione, del 15 marzo 1999, relativo all'apertura di una gara permanente per la vendita dell'olio d'oliva detenuto dall'organismo d'intervento spagnolo** ..... 13
- Regolamento (CE) n. 562/1999 della Commissione, del 15 marzo 1999, che modifica il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali ..... 17
- Regolamento (CE) n. 563/1999 della Commissione, del 15 marzo 1999, che fissa i dazi all'importazione nel settore dei cereali ..... 19
- ★ **Direttiva 1999/10/CE della Commissione, dell'8 marzo 1999, che introduce deroghe alle disposizioni di cui all'articolo 7 della direttiva 79/112/CEE del Consiglio per quanto riguarda l'etichettatura dei prodotti alimentari** (1) 22

Commissione

1999/198/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 10 febbraio 1999, relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 86 del trattato CE (Caso IV/35.767 — IImailulaitos/Luuffartsverket)<sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(1999) 239].....** 24

1999/199/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 10 febbraio 1999, relativa ad un procedimento ai sensi dell'articolo 90 del trattato CE (Caso IV/35.703 — aeroporti portoghesi)<sup>(1)</sup> [notificata con il numero C(1999) 243] .....** 31

1999/200/CE:

- \* **Decisione della Commissione, del 26 febbraio 1999, relativa alla richiesta della Repubblica ellenica di applicare un'aliquota dell'IVA alle forniture di gas naturale e di elettricità conformemente all'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), della direttiva 77/388/CEE del Consiglio [notificata con il numero C(1999) 477] .....** 40

<sup>(1)</sup> Testo rilevante ai fini del SEE

## I

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

**REGOLAMENTO (CE) N. 557/1999 DELLA COMMISSIONE**  
**del 15 marzo 1999**  
**recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determina-**  
**zione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 3223/94 della Commissione, del 21 dicembre 1994, recante modalità di applicazione del regime di importazione degli ortofrutticoli <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1498/98 <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 1,

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 16 marzo 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 marzo 1999.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

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

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

## ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 15 marzo 1999, recante fissazione dei valori forfettari all'importazione ai fini della determinazione del prezzo di entrata di alcuni ortofrutticoli

(EUR/100 kg)

Codice NC	Codice paesi terzi <sup>(1)</sup>	Valore forfettario all'importazione
0702 00 00	052	72,0
	204	31,8
	624	108,7
	999	70,8
0707 00 05	068	130,2
	999	130,2
0709 10 00	220	148,0
	999	148,0
0709 90 70	052	112,0
	204	154,8
	999	133,4
0805 10 10, 0805 10 30, 0805 10 50	052	39,4
	204	47,3
	212	48,3
	600	41,3
	624	53,8
	999	46,0
0805 30 10	052	54,9
	600	56,5
	999	55,7
0808 10 20, 0808 10 50, 0808 10 90	039	103,9
	064	56,2
	388	121,9
	400	82,1
	404	74,5
	508	83,8
	512	88,8
	528	101,2
	720	82,1
	999	88,3
0808 20 50	052	138,6
	388	69,8
	400	49,7
	512	62,1
	528	71,2
	624	70,7
999	77,0	

<sup>(1)</sup> Nomenclatura dei paesi stabilita dal regolamento (CE) n. 2317/97 della Commissione (GU L 321 del 22. 11. 1997, pag. 19). Il codice «999» rappresenta le «altre origini».

**REGOLAMENTO (CE) N. 558/1999 DELLA COMMISSIONE**  
**del 15 marzo 1999**  
**relativo alla fornitura di prodotti lattiero-caseari a titolo di aiuto alimentare**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,  
visto il regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio, del 27 giugno 1996, relativo alla politica ed alla gestione dell'aiuto alimentare e ad azioni specifiche di sostegno alla sicurezza alimentare<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 24 paragrafo 1, lettera b),  
considerando che il regolamento citato stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare di un aiuto comunitario, 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 latte in polvere ad una serie di beneficiari;  
considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CE) n. 2519/97 della Commissione, del 16 dicembre 1997, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione di prodotti a titolo del regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio per l'aiuto alimentare comunitario<sup>(2)</sup>, che è necessario precisare in particolare i termini e le condi-

zioni di fornitura, per determinare le spese che ne derivano,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Nel quadro dell'aiuto alimentare comunitario, si procede alla mobilitazione nella Comunità di prodotti lattiero-caseari, ai fini della loro fornitura ai beneficiari indicati nell'allegato, conformemente al disposto del regolamento (CE) n. 2519/97 e alle condizioni specificate nell'allegato.

Si considera che l'offerente 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 15 marzo 1999.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 166 del 5. 7. 1996, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 346 del 17. 12. 1997, pag. 23.

## ALLEGATO

## LOTTO A

1. **Azioni n.:** 775/96 (A1); 451/97 (A2); 453/97 (A3); 454/97 (A4); 455/97 (A5); 460/97 (A6)
2. **Beneficiario** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland  
tel: (31-70) 330 57 57; telefax: 364 17 01; telex: 30960 EURON NL
3. **Rappresentante del beneficiario:** da designarsi dal beneficiario.
4. **Paese di destinazione:** A1: Mali; A2: Pakistan; A3: Niger; A4: Zimbabwe; A5: Zambia; A6: Madagascar
5. **Prodotto da mobilitare:** latte scremato in polvere vitaminizzato
6. **Quantitativo totale (t nette):** 330
7. **Numero di lotti:** 1 in 6 partite (A1: 30 tonnellate; A2: 180 tonnellate; A3: 45 tonnellate; A4: 30 tonnellate; A5: 15 tonnellate; A6: 30 tonnellate)
8. **Caratteristiche e qualità del prodotto** (3) (4): GU C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 (I.B.1)
9. **Condizionamento** (5): GU C 267 del 13. 9. 1996, pag. 1 (6.3 A e B.2)
10. **Etichettatura o marcatura** (6): GU C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 (I.B.3)  
— Lingua da utilizzare per la marcatura: A1 + A3 + A6: francese; A2 + A4 + A5: inglese  
— Diciture complementari: —
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** mercato della Comunità  
La fabbricazione del latte scremato in polvere e l'incorporazione delle vitamine devono essere operate posteriormente all'attribuzione della fornitura.
12. **Stadio di consegna previsto:** reso porto d'imbarco
13. **Stadio di consegna alternativo:** —
14. a) **Porto d'imbarco:** —  
b) **Indirizzo di carico:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Luogo di destinazione:** —  
— porto o magazzino di transito: —  
— via di trasporto terrestre: —
17. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio previsto:**  
— 1° termine: dal 19. 4 al 9. 5. 1999  
— 2° termine: dal 3 al 23. 5. 1999
18. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio alternativo:**  
— 1° termine: —  
— 2° termine: —
19. **Scadenza per la presentazione delle offerte (alle 12.00, ora di Bruxelles):**  
— 1° termine: 30. 3. 1999  
— 2° termine: 13. 4. 1999
20. **Importo della garanzia d'offerta:** 20 EUR/t
21. **Indirizzo cui inviare le offerte e le garanzie d'offerta** (7):  
Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (esclusivamente)
22. **Restituzione all'esportazione** (8): restituzione applicabile il 10. 3. 1999, fissata dal regolamento (CE) n. 312/1999 della Commissione (GU L 38 del 12. 2. 1999, pag. 15)

*Note:*

- (<sup>1</sup>) Informazioni complementari: André Debongnie [tel.: (32-2) 295 14 65],  
Torben Vestergaard [tel.: (32-2) 299 30 50].
- (<sup>2</sup>) Il fornitore si mette in contatto con il beneficiario o il suo rappresentante quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.
- (<sup>3</sup>) Il fornitore 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.
- (<sup>4</sup>) Il regolamento (CE) n. 259/98 della Commissione (GU L 25 del 31. 1. 1998, pag. 39), si applica alle restituzioni all'exportazione. La data di cui all'articolo 2 del citato regolamento corrisponde a quella di cui al punto 22 del presente allegato.
- Si richiama all'attenzione del fornitore il disposto dell'articolo 4, paragrafo 1, ultimo comma, del regolamento citato. La copia del certificato viene trasmessa non appena è stata accettata la dichiarazione d'exportazione [fax n. (32-2) 296 20 05].
- (<sup>5</sup>) Il fornitore trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna i documenti seguenti:
- certificato sanitario rilasciato da un organismo ufficiale, attestante che il prodotto è stato lavorato in condizioni sanitarie eccellenti, controllate da personale tecnico specializzato. Il certificato deve indicare la temperatura e la durata della pastorizzazione, la temperatura e la durata nella torre di essiccamento per asperione, nonché la data di scadenza per il consumo;
  - certificato veterinario rilasciato da un organismo ufficiale, attestante che nella zona di produzione del latte crudo non si sono manifestati, durante i 12 mesi precedenti la lavorazione, casi di afta epizootica o di altre malattie infettive/contagiose da notificare obbligatoriamente.
- (<sup>6</sup>) In deroga al disposto della GU C 114 del 29. 4. 1991, il testo del punto I.A.3. c è sostituito dal seguente: «la dicitura "Comunità europea"».
- (<sup>7</sup>) Da spedire in contenitori di 20 piedi, regime FCL/FCL (ogni contenitore deve avere un contenuto netto massimo di 15 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.

Il fornitore 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 d'azione come indicato nel bando di gara.

Il fornitore deve sigillare ogni contenitore con un dispositivo di chiusura numerato (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 o sigilli di alta sicurezza simili), il cui numero deve essere comunicato al rappresentante del beneficiario.

---

**REGOLAMENTO (CE) N. 559/1999 DELLA COMMISSIONE**  
**del 15 marzo 1999**  
**relativo alla fornitura di piselli spezzati a titolo di aiuto alimentare**

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,  
visto il regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio, del 27 giugno 1996, relativo alla politica ed alla gestione dell'aiuto alimentare e ad azioni specifiche di sostegno alla sicurezza alimentare<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 24, paragrafo 1, lettera b),  
considerando che il regolamento citato stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare di un aiuto comunitario 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 piselli spezzati ad una serie di beneficiari;  
considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CE) n. 2519/97 della Commissione, del 16 dicembre 1997, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione di prodotti a titolo del regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio per l'aiuto alimentare comunitario<sup>(2)</sup>; 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 per garantire la realizzazione delle forniture è opportuno dare ai concorrenti la possibilità di

mobilitare piselli spezzati verdi oppure piselli spezzati gialli,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Nel quadro dell'aiuto alimentare comunitario, si procede alla mobilitazione nella Comunità di piselli spezzati, ai fini della loro fornitura ai beneficiari indicati nell'allegato, conformemente al disposto del regolamento (CE) n. 2519/97 e alle condizioni specificate nell'allegato.

Le offerte vertono su piselli spezzati verdi oppure su piselli spezzati gialli. Ogni offerta indica con precisione il tipo di piselli al quale si riferisce, pena l'irricevibilità.

Si considera che l'offerente 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 15 marzo 1999.

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

<sup>(1)</sup> GU L 166 del 5. 7. 1996, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 346 del 17. 12. 1997, pag. 23.



## ALLEGATO

## LOTTI A e B

1. **Azione n.:** 464/97 (A); 470/97 (B)
2. **Beneficiario** <sup>(?)</sup>: Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland tel.: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Rappresentante del beneficiario:** da designarsi dal beneficiario.
4. **Paese di destinazione:** Haiti
5. **Prodotto da mobilitare** <sup>(6)</sup>: piselli spezzati
6. **Quantitativo totale (t nette):** 720
7. **Numero di lotti:** 2 (A: 360 tonnellate; B: 360 tonnellate)
8. **Caratteristiche e qualità del prodotto** <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup> <sup>(7)</sup>: —
9. **Condizionamento** <sup>(5)</sup> <sup>(8)</sup>: GU C 267 del 13. 9. 1996, pag. 1 [2.1 A 1.a, 2.a e B.4] o [4.0A 1.c, 2.c e B.4]
10. **Etichettatura o marcatura** <sup>(6)</sup>: GU C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [IV.A.3]
  - Lingua da utilizzare per la marcatura: francese
  - Diciture complementari: —
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** mercato della Comunità.  
Il prodotto deve provenire dalla Comunità
12. **Stadio di consegna previsto:** reso porto d'imbarco
13. **Stadio di consegna alternativo:** —
14. a) **Porto d'imbarco:** —  
b) **Indirizzo di carico:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Luogo di destinazione:** —
  - porto o magazzino di transito: —
  - via di trasporto terrestre: —
17. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio previsto:**
  - 1° termine: A: dal 19. 4 al 9. 5. 1999; B: dal 17. 5 al 6. 6. 1999
  - 2° termine: A: dal 3 al 23. 5. 1999; B: dal 31. 5 al 20. 6. 1999
18. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio alternativo:**
  - 1° termine: —
  - 2° termine: —
19. **Scadenza per la presentazione delle offerte (alle 12.00 ora di Bruxelles):**
  - 1° termine: 30. 3. 1999
  - 2° termine: 13. 4. 1999
20. **Importo della garanzia d'offerta:** 5 EUR/t
21. **Indirizzo cui inviare le offerte e le garanzie d'offerta** <sup>(1)</sup>: Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; tlx: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (esclusivamente)
22. **Restituzione all'esportazione:** —

*Note*

- (<sup>1</sup>) Informazioni complementari: André Debongnie [tel.: (32-2) 295 14 65],  
Torben Vestergaard [tel.: (32-2) 299 30 50].
- (<sup>2</sup>) Il fornitore si mette in contatto con il beneficiario o il suo rappresentante quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.
- (<sup>3</sup>) Il fornitore 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.
- (<sup>4</sup>) Il fornitore trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna il documento seguente:
- certificato fitosanitario.
- (<sup>5</sup>) Ai fini di un eventuale nuovo insaccamento, il fornitore 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.
- (<sup>6</sup>) In deroga al disposto della GU C 114 del 29. 4. 1991, il testo del punto IV.A.3.c) è sostituito dal seguente: «la dicitura «Comunità europea» ed il testo del punto IV.A.3.b) è sostituito dal seguente: «Piselli spezzati».
- (<sup>7</sup>) Ogni offerta indica con precisione il tipo di pisello al quale si riferisce, pena l'irricevibilità.
- (<sup>8</sup>) Piselli gialli o verdi (*Pisum sativum*) destinati all'alimentazione umana, derivanti dal raccolto più recente. I piselli non debbono essere colorati artificialmente. I piselli spezzati debbono essere trattati a vapore per almeno 2 minuti o essere fumigati (\*). Inoltre, essi debbono essere conformi alle seguenti caratteristiche:
- umidità massima: 15 %;
  - materie estranee: non oltre lo 0,1 %;
  - rotture: non oltre il 10 % (per «rotture» si intendono le parti di pisello che passano attraverso un vaglio a fori circolari del diametro di 5 millimetri);
  - percentuale di grani di colore diverso o decolorati: non oltre l'1,5 % (piselli gialli); non oltre il 15 % (piselli verdi);
  - tempo di cottura: non superiore a 45 minuti (dopo 12 ore di immersione in acqua) o non oltre 60 minuti (senza bagno preliminare).
- (<sup>9</sup>) Da spedire in contenitori di 20 piedi, regime FCL/FCL.
- 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.
- Il fornitore 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 d'azione come indicato nel bando di gara.
- Il fornitore deve sigillare ogni contenitore con un dispositivo di chiusura numerato (ONESEAL, SYSKO, Loktainer 180 o sigilli di alta sicurezza simili). Il numero deve essere comunicato al rappresentante del beneficiario.

---

(\*) L'aggiudicatario trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna un certificato di fumigazione.

**REGOLAMENTO (CE) N. 560/1999 DELLA COMMISSIONE**  
**del 15 marzo 1999**  
**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 (CE) n. 1292/96 del Consiglio, del 27 giugno 1996, relativo alla politica ed alla gestione dell'aiuto alimentare e ad azioni specifiche di sostegno alla sicurezza alimentare<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 24 paragrafo 1, lettera b),  
considerando che il regolamento citato stabilisce l'elenco dei paesi e degli organismi che possono beneficiare un aiuto comunitario, 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 cereali ad una serie di beneficiari;  
considerando che occorre effettuare tali forniture conformemente alle norme stabilite dal regolamento (CE) n. 2519/97 della Commissione, del 16 dicembre 1997, che stabilisce le modalità generali per la mobilitazione di prodotti a titolo del regolamento (CE) n. 1292/96 del Consiglio per l'aiuto alimentare comunitario<sup>(2)</sup>; che è necessario precisare in particolare i termini e le condi-

zioni di fornitura, per determinare le spese che ne derivano,

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 nell'allegato, conformemente al disposto del regolamento (CE) n. 2519/97 e alle condizioni specificate nell'allegato.

Si considera che l'offerente 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 15 marzo 1999.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 166 del 5. 7. 1996, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 346 del 17. 12. 1997, pag. 23.

## ALLEGATO

## LOTTO A

1. **Azione n.:** 461/97 (A1); 472/97 (A2)
2. **Beneficiario** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland; tel.: (31-70) 33 05 757, telefax: 36 41 701, telex: 30960 EURON NL
3. **Rappresentante del beneficiario:** da designarsi dal beneficiario
4. **Paese di destinazione:** A1: Madagascar; A2: Haiti;
5. **Prodotto da mobilitare:** farina di frumento tenero
6. **Quantitativo totale (t nette):** 300
7. **Numero di lotti:** 1 in 2 partite (A1: 40 tonnellate; A2: 260 tonnellate)
8. **Caratteristiche e qualità del prodotto** (3) (5): GU C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.B.1.a)]
9. **Condizionamento** (7) (8): GU C 267 del 13. 9. 1996, pag. 1 [2.2 A 1.d, 2.d e B.4]
10. **Etichettatura o marcatura** (6): GU C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [II.B.3]
  - Lingua da utilizzare per la marcatura: francese
  - Diciture complementari: —
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** mercato della Comunità
12. **Stadio di consegna previsto:** reso porto d'imbarco
13. **Stadio di consegna alternativo:** —
14. a) **Porto d'imbarco:** —  
b) **Indirizzo di carico:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Luogo di destinazione:** —
  - porto o magazzino di transito: —
  - via di trasporto terrestre: —
17. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio previsto:**
  - 1° termine: dal 19. 4 al 9. 5. 1999
  - 2° termine: dal 3 al 23. 5. 1999
18. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio alternativo:**
  - 1° termine: —
  - 2° termine: —
19. **Scadenza per la presentazione delle offerte (alle 12.00 ora di Bruxelles):**
  - 1° termine: 30. 3. 1999
  - 2° termine: 13. 4. 1999
20. **Importo della garanzia d'offerta:** 5 EUR/t
21. **Indirizzo cui inviare le offerte e le garanzie d'offerta** (1): Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; telex: 25670 AGREC B; fax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (esclusivamente)
22. **Restituzione all'esportazione** (4): restituzione applicabile il 26. 3. 1999, fissata dal regolamento (CE) n. 429/1999 della Commissione (GU L 52 del 27. 2. 1999, pag. 16)

## LOTTI B, C

1. **Azione n.:** 468/97 (B); 471/97 (C)
2. **Beneficiario** (2): Euronaid, PO Box 12, NL-2501 CA Den Haag, Nederland; tel.: (31-70) 33 05 757; telefax: 36 41 701; telex: 30960 EURON NL
3. **Rappresentante del beneficiario:** da designarsi dal beneficiario.
4. **Paese di destinazione:** Haiti
5. **Prodotto da mobilitare:** riso lavorato (codice prodotto 1006 30 92 9900 o 1006 30 94 9900 o 1006 30 96 9900 o 1006 30 98 9900)
6. **Quantitativo totale (t nette):** 1 120
7. **Numero di lotti:** 2 (B: 560 tonnellate; C: 560 tonnellate)
8. **Caratteristiche e qualità del prodotto** (3) (4): GU C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [IIA.1f]
9. **Condizionamento** (7) (8): GU C 267 del 13. 9. 1996, pag. 1 [1.0 A 1.c, 2.c e B.6]
10. **Etichettatura o marcatura** (6): GU C 114 del 29. 4. 1991, pag. 1 [IIA.3]
  - Lingua da utilizzare per la marcatura: francese
  - Diciture complementari: —
11. **Modo di mobilitazione del prodotto:** mercato della Comunità
12. **Stadio di consegna previsto:** reso porto d'imbarco
13. **Stadio di consegna alternativo:** —
14. a) **Porto d'imbarco:** —  
b) **Indirizzo di carico:** —
15. **Porto di sbarco:** —
16. **Luogo di destinazione:** —
  - porto o magazzino di transito: —
  - via di trasporto terrestre: —
17. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio previsto:**
  - 1° termine: B: dal 19. 4 al 9. 5. 1999; C: dal 17. 5 al 6. 6. 1999
  - 2° termine: B: dal 3 al 23. 5. 1999; C: dal 31. 5 al 20. 6. 1999
18. **Periodo o data ultima per la consegna allo stadio alternativo:**
  - 1° termine: —
  - 2° termine: —
19. **Scadenza per la presentazione delle offerte (alle 12.00, ora di Bruxelles):**
  - 1° termine: 30. 3. 1999
  - 2° termine: 13. 4. 1999
20. **Importo della garanzia d'offerta:** 5 EUR/t
21. **Indirizzo cui inviare le offerte e le garanzie d'offerta** (1): Bureau de l'aide alimentaire, Attn. Mr T. Vestergaard, Bâtiment Loi 130, bureau 7/46, Rue de la Loi/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; telex: 25670 AGREC B; telefax: (32-2) 296 70 03/296 70 04 (esclusivamente)
22. **Restituzione all'esportazione** (4): restituzione applicabile il 26. 3. 1999, fissata dal regolamento (CE) n. 429/1999 della Commissione (GU L 52 del 27. 2. 1999, pag. 16)

*Note*

- (<sup>1</sup>) Informazioni complementari: André Debongnie [Tel.: (32-2) 295 14 65],  
Torben Vestergaard [Tel.: (32-2) 299 30 50].
- (<sup>2</sup>) Il fornitore si mette in contatto con il beneficiario o il suo rappresentante quanto prima per stabilire i documenti di spedizione necessari.
- (<sup>3</sup>) Il fornitore 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.
- (<sup>4</sup>) Il regolamento (CE) n. 259/98 della Commissione (GU L 25 del 31. 1. 1998, pag. 39), si applica alle restituzioni all'esportazione. La data di cui all'articolo 2 del citato regolamento corrisponde a quella di cui al punto 22 del presente allegato.

Si richiama all'attenzione del fornitore il disposto dell'articolo 4, paragrafo 1, ultimo comma, del regolamento citato. La copia del certificato viene trasmessa non appena è stata accettata la dichiarazione d'esportazione [fax n. (32-2) 296 20 05].

- (<sup>5</sup>) Il fornitore trasmette al beneficiario o al suo rappresentante al momento della consegna i documenti seguenti:
- certificato fitosanitario.
  - certificato di fumigazione (i cereali/derivativi di cereali devono essere sottoposti a fumigazione, prima della spedizione mediante fosforo di magnesio (min. 2 gr/m<sup>3</sup>) per almeno cinque giorni dall'applicazione del fumigante all'operazione di sfiatamento. La relativa certificazione deve essere disponibile al momento della spedizione).
- (<sup>6</sup>) In deroga al disposto della GU C 114 del 29 aprile 1991, il testo del punto II.A.3.c) o II.B.3.c) è sostituito dal seguente: «la dicitura "Comunità europea"».
- (<sup>7</sup>) Ai fini di un eventuale nuovo insaccamento, il fornitore 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.
- (<sup>8</sup>) Da spedire in contenitori di 20 piedi, regime FCL/FCL.

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.

Il fornitore 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 d'azione come indicato nel bando di gara.

Il fornitore deve sigillare ogni contenitore con un dispositivo di chiusura numerato (ONESEAL, SYSKO, Locktainer 180 o sigilli di alta sicurezza simili). Il numero deve essere comunicato al rappresentante del beneficiario.

---

## REGOLAMENTO (CE) N. 561/1999 DELLA COMMISSIONE

del 15 marzo 1999

relativo all'apertura di una gara permanente per la vendita dell'olio d'oliva detenuto dall'organismo d'intervento spagnolo

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento (CE) n. 1638/98 del Consiglio, del 20 luglio 1998, che modifica il regolamento n. 136/66/CEE relativo all'attuazione di un'organizzazione comune dei mercati nel settore dei grassi <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 3, paragrafo 1,

considerando che l'articolo 2 del regolamento (CEE) n. 2754/78 del Consiglio <sup>(2)</sup>, modificato dal regolamento (CEE) n. 2203/90 <sup>(3)</sup>, prevede che la vendita dell'olio d'oliva detenuto dagli organismi di intervento si effettui mediante gara;

considerando che, in applicazione dell'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento n. 136/66/CEE del Consiglio <sup>(4)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 1638/98, in vigore fino al 31 ottobre 1998, l'organismo d'intervento spagnolo possiede attualmente determinati quantitativi di olio d'oliva:

considerando che il regolamento (CEE) n. 2960/77 della Commissione <sup>(5)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 3818/85 <sup>(6)</sup>, ha fissato le condizioni di vendita mediante gara sul mercato della Comunità e per l'esportazione degli oli d'oliva; che la situazione del mercato dell'olio d'oliva è attualmente favorevole alla vendita di parte degli oli in questione;

considerando che la situazione attuale del mercato degli oli d'oliva vergini non direttamente commestibili è caratterizzata da disponibilità ridotte rispetto alla domanda; che per garantire alla maggior parte degli operatori un approvvigionamento minimo che copra il loro fabbisogno immediato occorre prevedere un quantitativo massimo per il quale ogni operatore possa presentare delle offerte;

considerando che vanno fissate modalità specifiche per garantire la regolarità delle operazioni e dei relativi controlli;

considerando che a tal fine gli Stati membri devono prevedere tutte le misure complementari compatibili con le disposizioni vigenti onde garantire il corretto svolgimento dell'operazione prevista, nonché l'informazione della Commissione;

considerando che è pertanto opportuno completare il dispositivo di controllo prevenendo la possibilità di un campionamento in contraddittorio;

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

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

1. L'organismo d'intervento spagnolo Fondo Español de Garantía Agraria, in appresso denominato «FEGA», indice una gara, in conformità delle disposizioni del presente regolamento e del regolamento (CEE) n. 2960/77, per la vendita sul mercato della Comunità dei seguenti quantitativi di olio d'oliva:

- 20 000 tonnellate di olio d'oliva vergine corrente,
- 55 000 tonnellate di olio d'oliva vergine lampante.

Detti quantitativi sono messi in vendita nel corso di cinque gare, in ragione di circa un quinto per gara, a cui possono essere eventualmente aggiunti i quantitativi non venduti nel corso della gara precedente.

2. In deroga all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CEE) n. 2960/77, il FEGA è autorizzato, qualora la quantità di olio contenuta in un recipiente superi 500 t, a costituire diverse partite con una parte soltanto di quest'olio.

*Articolo 2*

Il bando di gara è pubblicato il 23 marzo 1999.

Le partite di olio messe in vendita e le relative località di deposito sono affisse nella sede del FEGA, calle Beneficencia, 8, E-28004 Madrid.

<sup>(1)</sup> GU L 210 del 28. 7. 1998, pag. 32.

<sup>(2)</sup> GU L 331 del 28. 11. 1978, pag. 13.

<sup>(3)</sup> GU L 201 del 31. 7. 1990, pag. 5.

<sup>(4)</sup> GU 172 del 30. 9. 1966, pag. 3025/66.

<sup>(5)</sup> GU L 348 del 30. 12. 1977, pag. 46.

<sup>(6)</sup> GU L 368 del 31. 12. 1985, pag. 20.

Copia del bando di gara è trasmessa, senza indugio, alla Commissione.

### Articolo 3

Le offerte devono pervenire al FEGA, calle Beneficiencia, 8, E-28004 Madrid, entro le ore 14 (ora locale):

- il 7 aprile 1999,
- il 5 maggio 1999,
- il 9 giugno 1999,
- il 7 luglio 1999,
- il 21 luglio 1999.

L'offerta può essere accolta esclusivamente se presentata da una persona fisica o giuridica che eserciti un'attività nel settore dell'olio d'oliva e sia iscritta come tale, alla data del 31 dicembre 1998, in un registro pubblico di uno Stato membro.

Inoltre, ciascun offerente può presentare offerte limitate ad un quantitativo massimo di 500 t per l'olio d'oliva vergine corrente e di 1 000 t per l'olio d'oliva vergine lampante.

### Articolo 4

1. Per l'olio d'oliva vergine lampante, le offerte sono fatte per un olio avente 3 g di acidità.

2. Se l'olio aggiudicato ha un grado di acidità diverso da quello per il quale è stata fatta l'offerta, il prezzo da pagare è pari al prezzo offerto, maggiorato o diminuito, secondo la tariffa che figura qui di seguito:

- fino a 3 g di acidità:  
maggiorazione di 0,32 EUR per ciascun decimo di acidità in meno rispetto a 3 g;
- da più di 3 g di acidità:  
diminuzione di 0,32 EUR per ciascun decimo di grado di acidità in più rispetto a 3 g.

### Articolo 5

Il FEGA trasmette alla Commissione, al più tardi due giorni dopo la scadenza del termine previsto per la presentazione delle offerte, un elenco anonimo nel quale è indicato, per ciascuna partita messa in vendita, il maggior prezzo d'offerta ricevuto.

### Articolo 6

Il prezzo minimo di vendita, per 100 chilogrammi di olio, è fissato, secondo la procedura stabilita dall'articolo 38 del regolamento n. 136/66/CEE, sulla base delle offerte ricevute, entro il decimo giorno lavorativo successivo alla

scadenza di ciascuno dei termini previsti per la presentazione delle offerte. La decisione con la quale viene fissato il prezzo minimo di vendita è notificata senza indugio allo Stato membro interessato.

### Articolo 7

Fatte salve le disposizioni dell'articolo 10 del presente regolamento, il FEGA procede alla vendita dell'olio d'oliva al più tardi il quinto giorno lavorativo successivo alla notifica della decisione di cui all'articolo 6. Il FEGA comunica agli enti ammassatori l'elenco delle partite non aggiudicate.

### Articolo 8

La cauzione di cui all'articolo 7 del regolamento (CEE) n. 2960/77 è fissata a 18 EUR/100 kg.

### Articolo 9

L'indennità di magazzinaggio di cui all'articolo 15 del regolamento (CEE) n. 2960/77 è pari a 3 EUR/100 kg.

### Articolo 10

Fatte salve le disposizioni di cui all'articolo 11, paragrafi 1 e 2, del regolamento (CEE) n. 2960/77, prima del prelievo della partita aggiudicata l'organismo d'intervento, l'aggiudicatario e l'organismo ammassatore procedono al prelievo di un campione contraddittorio e alla sua analisi conformemente al disposto dell'articolo 2, paragrafi 4 e 5, del regolamento (CEE) n. 3472/85 della Commissione (<sup>1</sup>).

L'organismo d'intervento deve disporre del risultato finale delle analisi effettuate su tale campione al più tardi il trentesimo giorno lavorativo successivo alla notifica della decisione di cui all'articolo 6.

a) Se dalle analisi effettuate su detto campione risulta una differenza tra la qualità dell'olio d'oliva da ritirare e quella descritta nel bando di gara, pur trattandosi comunque di olio d'oliva rispondente alla descrizione di cui al punto I dell'allegato del regolamento n. 136/66/CEE, si applicano le seguenti disposizioni:

- i) l'organismo d'intervento informa il giorno stesso i servizi della Commissione, conformemente alle indicazioni dell'allegato I, nonché l'ammassatore e l'aggiudicatario;
- ii) l'aggiudicatario può:

- accettare di prendere in consegna la partita della qualità constatata oppure
- rifiutare di prendere in consegna la partita, nonostante la dichiarazione fatta a norma dell'articolo 7, paragrafo 6, lettera b), del regolamento (CEE) n. 2960/77. In tal caso l'aggiudicatario ne informa il giorno stesso l'organismo d'intervento e la Commissione conformemente alle indicazioni di cui all'allegato II.

L'espletamento di tali formalità dispensa immediatamente l'aggiudicatario dagli obblighi relativi a tale partita, comprese le cauzioni.

(<sup>1</sup>) GU L 333 dell'11. 12. 1985, pag. 5.



b) Se il risultato finale delle analisi effettuate sul campione prelevato rivela che si tratta di una qualità diversa da quella dell'olio d'oliva di cui al punto 1 dell'allegato del regolamento n. 136/66/CEE:

- l'organismo d'intervento ne informa il giorno stesso i servizi della Commissione conformemente alle indicazioni dell'allegato I, nonché l'ammassatore e l'aggiudicatario,
- l'aggiudicatario comunica il giorno stesso all'organismo d'intervento l'impossibilità di prendere in consegna la partita e informa il giorno stesso la Commissione, conformemente alle indicazioni di cui agli allegati I e II.

L'espletamento di tali formalità dispensa immediatamente l'aggiudicatario dagli obblighi relativi a tale partita, comprese le cauzioni.

In deroga alle disposizioni dell'articolo 13, secondo comma, del regolamento (CEE) n. 2960/77, il ritiro della totalità della partita aggiudicata deve concludersi entro il settantesimo giorno successivo alla notifica di cui all'articolo 6.

#### *Articolo 11*

Il presente regolamento entra in vigore il terzo 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 15 marzo 1999.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

---

*ALLEGATO I*

I numeri da chiamare a Bruxelles, presso la DG VI/C/4 sono esclusivamente i seguenti (sig. Gazagnes):  
— telex: (32-2) 296 60 09 o (32-2) 296 60 08

---

*ALLEGATO II*

**Comunicazione di rifiuto di partite nel quadro della gara per la vendita di ..... tonnellate di  
olio d'oliva detenute dall'organismo d'intervento spagnolo**

- Nome dell'offerente dichiarato aggiudicatario:  
— Data dell'aggiudicazione:  
— Data del rifiuto della partita da parte dell'aggiudicatario:

Numero della partita	Quantità in tonnellate	Indirizzo del magazzino	Giustificazione del rifiuto della partita

**REGOLAMENTO (CE) N. 562/1999 DELLA COMMISSIONE**  
**del 15 marzo 1999**  
**che modifica il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali**

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 <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 923/96 della Commissione <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 13, paragrafo 8,

considerando che il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali è stato fissato dal regolamento (CE) n. 484/1999 della Commissione <sup>(3)</sup>;

considerando che, in funzione dei prezzi cif e dei prezzi cif d'acquisto a termine odierni e tenendo conto dell'evoluzione prevedibile del mercato, è necessario modificare il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali, attualmente in vigore;

considerando che il correttivo deve essere fissato secondo la stessa procedura; che nell'intervallo tra una fissazione e l'altra esso può essere modificato,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Il correttivo applicabile alle restituzioni fissate in anticipo per le esportazioni dei prodotti previsti dall'articolo 1, paragrafo 1, lettere a), b) e c) a eccezione del malto del regolamento (CEE) n. 1766/92, è modificato conformemente all'allegato.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 16 marzo 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 marzo 1999.

*Per la Commissione*

Karel VAN MIERT

*Membro della Commissione*

---

<sup>(1)</sup> GU L 181 dell'1. 7. 1992, pag. 21.

<sup>(2)</sup> GU L 126 del 24. 5. 1996, pag. 37.

<sup>(3)</sup> GU L 57 del 5. 3. 1999, pag. 16.

## ALLEGATO

al regolamento della Commissione, del 15 marzo 1999, che modifica il correttivo applicabile alla restituzione per i cereali

(EUR/t)

Codice prodotto	Destinazione (1)	Corrente 3	1° term. 4	2° term. 5	3° term. 6	4° term. 7	5° term. 8	6° term. 9
1001 10 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 10 00 9400	01	0	-1,00	-2,00	-2,00	0	—	—
1001 90 91 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1001 90 99 9000	01	0	0	0	0	-10,00	—	—
1002 00 00 9000	01	0	0	0	0	-10,00	—	—
1003 00 10 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1003 00 90 9000	03	0	-25,00	-25,00	-35,00	-35,00	—	—
	02	0	0	0	-10,00	-10,00	—	—
1004 00 00 9200	—	—	—	—	—	—	—	—
1004 00 00 9400	01	0	0	0	0	-10,00	—	—
1005 10 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1005 90 00 9000	04	0	0	0	0	0	—	—
	02	0	-1,00	-2,00	-3,00	-4,00	—	—
1007 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1008 20 00 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 11 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 15 9100	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9130	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9150	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9170	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9180	01	0	0	0	0	0	—	—
1101 00 15 9190	—	—	—	—	—	—	—	—
1101 00 90 9000	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9500	01	0	0	0	0	0	—	—
1102 10 00 9700	—	—	—	—	—	—	—	—
1102 10 00 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 10 9200	01	0	0	0	-10,00	0	—	—
1103 11 10 9400	01	0	0	0	-10,00	0	—	—
1103 11 10 9900	—	—	—	—	—	—	—	—
1103 11 90 9200	01	0	0	0	0	0	—	—
1103 11 90 9800	—	—	—	—	—	—	—	—

(1) Le destinazioni sono identificate come segue:

- 01 tutti i paesi terzi,
- 02 altri paesi terzi,
- 03 Stati Uniti, Canada e Messico,
- 04 Svizzera, Liechtenstein.

NB: Le zone sono quelle definite dal regolamento (CEE) n. 2145/92 della Commissione (GU L 214 del 30. 7. 1992, pag. 20), modificato.

**REGOLAMENTO (CE) N. 563/1999 DELLA COMMISSIONE**  
**del 15 marzo 1999**  
**che fissa i dazi all'importazione nel settore dei cereali**

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 <sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 923/96 della Commissione <sup>(2)</sup>,

visto il regolamento (CE) n. 1249/96 della Commissione, del 28 giugno 1996, recante modalità di applicazione del regolamento (CEE) n. 1766/92 del Consiglio, per quanto riguarda i dazi all'importazione nel settore dei cereali <sup>(3)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CE) n. 2519/98 <sup>(4)</sup>, in particolare l'articolo 2, paragrafo 1,

considerando che l'articolo 10 del regolamento (CEE) n. 1766/92 prevede l'applicazione, all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 1 dello stesso regolamento, delle aliquote dei dazi della tariffa doganale comune; che tuttavia, per i prodotti di cui al paragrafo 2 dell'articolo 10, il dazio all'importazione è pari al prezzo di intervento applicabile a tali prodotti all'atto dell'importazione, maggiorato del 55 %, previa deduzione del prezzo all'importazione cif applicabile alla spedizione di cui trattasi; tuttavia, tale dazio non può superare l'aliquota dei dazi della tariffa doganale comune;

considerando che, in virtù dell'articolo 10, paragrafo 3 del regolamento (CEE) n. 1766/92, i prezzi all'importazione cif sono calcolati in base ai prezzi rappresentativi del prodotto di cui trattasi sul mercato mondiale;

considerando che il regolamento (CE) n. 1249/96 ha fissato le modalità di applicazione del regolamento (CEE)

n. 1766/92 per quanto riguarda i dazi all'importazione nel settore dei cereali;

considerando che i dazi all'importazione si applicano fino al momento in cui entri in vigore una nuova fissazione; che essi restano altresì in vigore in mancanza di quote disponibili per la borsa di riferimento, indicata nell'allegato II del regolamento (CE) n. 1249/96 nel corso delle due settimane precedenti la fissazione periodica;

considerando che, per permettere il normale funzionamento del regime dei dazi all'importazione, è opportuno prendere in considerazione, al fine del loro calcolo, i tassi rappresentativi di mercato rilevati nel corso di un periodo di riferimento;

considerando che l'applicazione del regolamento (CE) n. 1249/96 richiede la fissazione dei dazi all'importazione conformemente all'allegato del presente regolamento,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

I dazi all'importazione nel settore dei cereali, di cui all'articolo 10, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1766/92, sono fissati nell'allegato I del presente regolamento in base ai dati indicati nell'allegato II.

*Articolo 2*

Il presente regolamento entra in vigore il 16 marzo 1999.

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

Fatto a Bruxelles, il 15 marzo 1999.

*Per la Commissione*

Franz FISCHLER

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 181 dell'1. 7. 1992, pag. 21.

<sup>(2)</sup> GU L 126 del 24. 5. 1996, pag. 37.

<sup>(3)</sup> GU L 161 del 29. 6. 1996, pag. 125.

<sup>(4)</sup> GU L 315 del 25. 11. 1998, pag. 7.

## ALLEGATO I

## Dazi all'importazione dei prodotti di cui all'articolo 10, paragrafo 2 del regolamento (CEE) n. 1766/92

Codice NC	Designazione delle merci	Dazi all'importazione per via terrestre, fluviale o marittima in provenienza dai porti mediterranei, dai porti del Mar Nero o dai porti del Mar Baltico (in EUR/t)	Dazi all'importazione per via aerea o per via marittima in provenienza da altri porti (2) (in EUR/t)
1001 10 00	Fumento (grano) duro di qualità elevata	52,10	42,10
	di qualità media (1)	62,10	52,10
1001 90 91	Fumento (grano) tenero destinato alla semina	50,13	40,13
1001 90 99	Fumento (grano) tenero di qualità elevata, diverso da quello destinato alla semina (3)	50,13	40,13
	di qualità media	83,80	73,80
	di bassa qualità	103,05	93,05
1002 00 00	Segala	96,13	86,13
1003 00 10	Orzo destinato alla semina	96,13	86,13
1003 00 90	Orzo diverso dall'orzo destinato alla semina (3)	96,13	86,13
1005 10 90	Granturco destinato alla semina, diverso dal granturco ibrido	100,78	90,78
1005 90 00	Granturco diverso dal granturco destinato alla semina (3)	100,78	90,78
1007 00 90	Sorgo da granella, diverso dal sorgo ibrido destinato alla semina	96,13	86,13

(1) Per il frumento duro che non soddisfa i requisiti della qualità minima per il grano duro di qualità media, di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 1249/96, il dazio applicabile è quello fissato per il frumento (grano) tenero di bassa qualità.

(2) Per le merci che arrivano nella Comunità attraverso l'Oceano Atlantico o il Canale di Suez [articolo 2, paragrafo 4 del regolamento (CE) n. 1249/96], l'importatore può beneficiare di una riduzione dei dazi pari a:

— 3 EUR/t se il porto di scarico si trova nel Mar Mediterraneo oppure

— 2 EUR/t se il porto di scarico si trova in Irlanda, nel Regno Unito, in Danimarca, in Svezia, in Finlandia oppure sulla costa atlantica della penisola iberica.

(3) L'importatore può beneficiare di una riduzione forfettaria di 14 o 8 EUR/t se sono soddisfatte le condizioni fissate all'articolo 2, paragrafo 5 del regolamento (CE) n. 1249/96.

## ALLEGATO II

## Elementi di calcolo dei dazi

(periodo dal 1. 3. 1999 al 12. 3. 1999)

1. Medie delle due settimane precedenti il giorno della fissazione:

Quotazioni borsistiche	Minneapolis	Kansas-City	Chicago	Chicago	Minneapolis	Minneapolis	Minneapolis
Prodotto (% proteine al 12 % di umidità)	HRS2. 14 %	HRW2. 11,5 %	SRW2	YC3	HAD2	qualità media (*)	US barley 2
Quotazione (EUR/t)	112,57	97,10	86,96	77,01	138,69 (**)	128,69 (**)	94,67 (**)
Premio sul Golfo (EUR/t)	28,09	9,89	0,78	13,00	—	—	—
Premio sui Grandi Laghi (EUR/t)	—	—	—	—	—	—	—

(\*) Premio negativo di importo pari a 10 EUR/t [articolo 4, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 1249/96].

(\*\*) Fob Golfo.

2. Trasporto/costi: Golfo del Messico-Rotterdam: 11,70 EUR/t; Grandi Laghi-Rotterdam: 22,70 EUR/t.

3. Sovvenzioni di cui all'articolo 4, paragrafo 2, terzo comma del regolamento (CE) n. 1249/96: 0,00 EUR/t (HRW2)  
0,00 EUR/t (SRW2).

**DIRETTIVA 1999/10/CE DELLA COMMISSIONE**

del 8 marzo 1999

**che introduce deroghe alle disposizioni di cui all'articolo 7 della direttiva 79/112/CEE del Consiglio per quanto riguarda l'etichettatura dei prodotti alimentari**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la direttiva 79/112/CEE del Consiglio, del 18 dicembre 1978, relativa al ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri concernenti l'etichettatura e la presentazione dei prodotti alimentari destinati al consumatore finale, nonché la relativa pubblicità<sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 97/4/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 3, lettera d), e paragrafo 4,

considerando che l'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), della direttiva 79/112/CEE precisa che la quantità di un ingrediente deve essere indicata nell'etichettatura di un prodotto alimentare qualora tale ingrediente figure nella denominazione di vendita o sia posto in rilievo nell'etichettatura;

considerando che, da un lato, la direttiva 94/54/CE della Commissione<sup>(3)</sup>, modificata dalla direttiva 96/21/CE del Consiglio<sup>(4)</sup>, rende obbligatoria l'indicazione «con edulcorante/i» o «con zucchero/i ed edulcorante/i» sull'etichettatura dei prodotti contenenti detti ingredienti; che tali indicazioni devono accompagnare la denominazione di vendita;

considerando che per effetto dell'apposizione di tali indicazioni imposte dalla direttiva diviene obbligatoria l'indicazione della quantità del suddetto o dei suddetti ingredienti conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), della direttiva 79/112/CEE;

considerando che l'indicazione della quantità di edulcoranti non influisce sulla scelta del consumatore al momento dell'acquisto di un prodotto alimentare;

considerando d'altra parte che le indicazioni relative all'aggiunta di vitamine e minerali rendono obbligatoria l'etichettatura nutrizionale in conformità della direttiva 90/496/CEE del Consiglio<sup>(5)</sup>;

considerando che tali indicazioni sono considerate come parte integrante della denominazione di vendita o sono equiparate a quelle intese a porre rilievo un ingrediente ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), della direttiva 79/112/CEE, rendendo quindi obbligatoria l'indicazione della quantità delle vitamine e dei minerali;

considerando che questa duplice informazione non è di utilità alcuna per il consumatore e che potrebbe persino indurlo in errore nella misura in cui, conformemente all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva 79/112/CEE, la quantità è espressa in percentuale, mentre nell'etichettatura nutrizionale è espressa in milligrammi;

considerando che è quindi opportuno prevedere ulteriori deroghe alla regola di indicazione della quantità degli ingredienti;

considerando inoltre che l'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva 79/112/CEE, fissa il principio che la quantità indicata, espressa in percentuale, corrisponde alla quantità dell'ingrediente o degli ingredienti al momento della loro utilizzazione nella preparazione del prodotto; che il medesimo paragrafo prevede tuttavia la possibilità di derogare a tale principio;

considerando che la composizione di taluni prodotti alimentari subisce, con la cottura o con altri trattamenti, importanti modifiche che causano la disidratazione degli ingredienti;

considerando che per tali prodotti è necessario introdurre una deroga al metodo di calcolo della quantità degli ingredienti previsto all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva 79/112/CEE per poterne meglio riflettere la reale composizione ed evitare quindi di indurre in errore il consumatore;

considerando che l'articolo 6, paragrafo 5, lettera a), della direttiva 79/112/CEE applica lo stesso principio per l'ordine degli ingredienti dell'elenco;

considerando che lo stesso articolo 6 prevede tuttavia deroghe per taluni prodotti o ingredienti alimentari e che pertanto, per motivi di coerenza, occorre prevedere deroghe identiche per il metodo di calcolo della quantità;

considerando che, conformemente ai principi di sussidiarietà e di proporzionalità enunciati nell'articolo 3 B del trattato, gli obiettivi dell'azione prevista, che consistono nel garantire un'efficace attuazione del principio di indicazione della quantità degli ingredienti, non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri essendo le norme di base disposizioni di diritto comunitario; che la presente direttiva si limita a disciplinare gli aspetti minimi necessari per raggiungere tali obiettivi, senza oltrepassare quanto necessario;

<sup>(1)</sup> GU L 33 dell'8. 2. 1979, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 43 del 14. 2. 1997, pag. 21.

<sup>(3)</sup> GU L 300 del 23. 11. 1994, pag. 14.

<sup>(4)</sup> GU L 88 del 5. 4. 1996, pag. 5.

<sup>(5)</sup> GU L 276 del 6. 10. 1990, pag. 40.



considerando che le misure previste dalla presente direttiva sono conformi al parere del comitato permanente per i prodotti alimentari,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

#### *Articolo 1*

1. L'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), della direttiva 79/112/CEE non si applica nei casi in cui le indicazioni «edulcorante/i» o «contenente zucchero/i ed edulcorante» accompagnino la denominazione di vendita di un prodotto alimentare, conformemente a quanto previsto nella direttiva 94/54/CE.

2. L'articolo 7, paragrafo 2, lettere a) e b), della direttiva 79/112/CEE non si applica alle indicazioni relative all'aggiunta di vitamine e minerali, nei casi in cui tali sostanze siano indicate nell'etichettatura nutrizionale.

#### *Articolo 2*

1. In deroga al principio di cui all'articolo 7, paragrafo 4, della direttiva 79/112/CEE, l'indicazione della quantità degli ingredienti è effettuata in conformità alle disposizioni di cui ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo.

2. Per i prodotti alimentari il cui tenore di acqua diminuisce a seguito di un trattamento termico o altro, la quantità indicata corrisponde alla quantità dell'ingrediente o degli ingredienti al momento della loro utilizzazione nella preparazione del prodotto, rispetto al prodotto finito. Tale quantità è espressa in percentuale.

Quando però la quantità di un ingrediente, o la quantità totale di tutti gli ingredienti indicata nell'etichettatura supera il 100 %, l'indicazione della percentuale è sostituita dall'indicazione del peso dell'ingrediente o degli ingredienti usati per la preparazione di 100 gr di prodotto finito.

3. La quantità degli ingredienti volatili è indicata in funzione del loro peso nel prodotto finito.

La quantità degli ingredienti utilizzati in forma concentrata o disidratata e ricostituiti durante la fabbricazione può essere indicata in funzione del loro peso prima della concentrazione o disidratazione.

Nel caso di alimenti concentrati o disidratati cui va aggiunta acqua la quantità degli ingredienti può essere espressa in funzione del loro peso rispetto al prodotto ricostituito.

#### *Articolo 3*

Entro il 31 agosto 1999 gli Stati membri adottano, se del caso, le disposizioni legislative, regolamentari ed amministrative necessarie:

- per consentire il commercio dei prodotti conformi alla presente direttiva al più tardi a decorrere dal 1° settembre 1999,
- per vietare i prodotti non conformi alla presente direttiva al più tardi a decorrere dal 14 febbraio 2000. La commercializzazione dei prodotti non conformi alla presente direttiva, immessi sul mercato o etichettati anteriormente a tale data, è tuttavia consentita fino ad esaurimento delle scorte.

Gli Stati membri ne informano immediatamente la Commissione.

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

#### *Articolo 4*

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

#### *Articolo 5*

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Bruxelles, l'8 marzo 1999.

*Per la Commissione*

Martin BANGEMANN

*Membro della Commissione*

## II

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

## COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 10 febbraio 1999

relativa ad una procedura di applicazione dell'articolo 86 del trattato CE  
(Caso IV/35.767 — Ilmailulaitos/Luftfartsverket)

[notificata con il numero C(1999) 239]

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/198/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

visto il regolamento n. 17 del Consiglio, del 6 febbraio 1962, primo regolamento di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato<sup>(1)</sup>, modificato da ultimo dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, in particolare l'articolo 3,

vista la decisione della Commissione, del 5 maggio 1997, di avviare d'ufficio un procedimento nel presente caso,

dopo aver dato all'impresa interessata la possibilità di pronunciarsi sugli addebiti contestati dalla Commissione,

sentito il parere del comitato consultivo in materia di intese e posizioni dominanti,

considerando quanto segue:

## I. FATTI

## a) Oggetto della decisione

- (1) Nell'ambito di un procedimento d'ufficio, che fa seguito alla decisione 95/364/CE della Commissione, del 28 giugno 1995, a norma dell'articolo 90, paragrafo 3 del trattato<sup>(2)</sup>, relativa al sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio istituito all'aeroporto Bruxelles-National, la Commissione sta inda-

gando attualmente sui sistemi di riduzione delle tasse di atterraggio negli aeroporti comunitari.

## b) L'impresa in causa

- (2) Ilmailulaitos/Luftfartsverket, Amministrazione dell'Aviazione Civile finlandese (in prosieguo: «AAC») è, dal 1991, un'impresa pubblica autofinanziata, operante sotto la tutela del ministro dei Trasporti e delle Comunicazioni. Prima di questa data i compiti relativi erano svolti dall'Amministrazione dell'Aviazione, servizio centrale del ministero dei Trasporti.
- (3) La legge 1123/90, del 14 dicembre 1990, recante lo statuto e la creazione dell'AAC, precisa le modalità di funzionamento e gli obiettivi dell'AAC. L'articolo 2 elenca i differenti compiti conferiti all'AAC: «L'Amministrazione dell'Aviazione fornisce servizi per assicurare la sicurezza ed il buon funzionamento dell'aeroporto e dei voli per le esigenze sia dell'aviazione civile che dell'aviazione militare (...)».
- «L'Amministrazione dell'Aviazione è incaricata di assicurare la sicurezza aerea generale e (...) di rilasciare le autorizzazioni e le licenze necessarie (...)».
- (4) AAC riscuote dei diritti per la fornitura dei servizi connessi con l'atterraggio e il decollo degli apparecchi che utilizzano le infrastrutture aeroportuali da essa gestite.

<sup>(1)</sup> GU L 13 del 21. 2. 1962, pag. 204/62.

<sup>(2)</sup> GU L 216 del 12. 9. 1995, pag. 8.

c) **Il sistema in causa — Le tasse d'atterraggio**

- (5) L'Organizzazione dell'Aviazione civile internazionale (ICAO), nel suo manuale sull'economia degli aeroporti <sup>(3)</sup>, raccomanda alle compagnie aderenti di calcolare la tassa di atterraggio in funzione della massa massima al decollo («MTOW»: Maximum take-off-weight), e definisce come segue tale tassa: «Diritti e tasse riscosse per l'utilizzazione delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di traffico, ivi compresa la segnaletica luminosa corrispondente, nonché per i servizi di controllo di avvicinamento e di aerodromo.»
- (6) La tassa di atterraggio corrisponde all'imputazione dei «costi di esercizio e di manutenzione nonché delle spese di amministrazione imputabili a queste aree, ai veicoli e al materiale associati, ivi comprese le spese relative alla mano d'opera, al veicolo di manutenzione, all'elettricità ed ai carburanti».

- (7) Secondo l'articolo 6 della legge 1123/90, le tasse di atterraggio negli aeroporti gestiti da AAC possono, ove necessario, essere fissate mediante decreto. Non essendo stato emanato un decreto in questo senso, il livello delle tasse di atterraggio e gli eventuali sconti praticati sono determinati dalla AAC stessa.
- (8) Per l'anno 1998, le tasse di atterraggio fissate dall'AAC sono state calcolate come segue:
- per i voli nazionali, 17 o 20 FIM <sup>(4)</sup> (secondo il peso dell'aereo) per tonnellata di MTOW;
  - per i voli internazionali, 50,50 FIM per tonnellata di MTOW.
- (9) Un coefficiente di 1,3 è applicato, per motivi ambientali, agli atterraggi fra le ore 22 e le ore 6 in tutti gli aeroporti finlandesi, ad eccezione dell'aeroporto di Helsinki-Vantaa.
- (10) Una riduzione legata alla frequenza è stata instaurata unicamente per i voli internazionali secondo il seguente schema:

Numero di atterraggi negli ultimi sei mesi di una compagnia determinata sull'insieme degli aeroporti finlandesi	Riduzione da applicare su tutti gli atterraggi della compagnia per i sei mesi a venire		
	(nel 1996)	(nel 1997)	(nel 1998)
1 001-3 000	3 %	2 %	2 %
3 001-5 000	5 %	3 %	2 %
5 001-7 000	8 %	6 %	4 %
7 001-	11 %	9 %	4 %

- (11) Il 20 maggio 1997, la Commissione ha inviato all'AAC una comunicazione degli addebiti in merito a due misure che potrebbero costituire un'infrazione all'articolo 86 del trattato: da un lato, il sistema di riduzione delle tasse in funzione del volume progressivo delle frequenze (cfr. considerando 10) e, dall'altro, la modulazione delle tasse secondo la provenienza del volo (cfr. considerando 8).

- (14) AAC sostiene, tuttavia, che gli sconti in causa sono stati considerevolmente ridotti negli ultimi anni (dal 20 % nel 1989 al 4 % nel 1998).

- (15) D'altra parte, nella sua risposta del 19 novembre 1997 ad una richiesta di informazioni della Commissione del 28 ottobre 1997, AAC ha affermato che il sistema di riduzioni sarà soppresso dal 1° gennaio 1999.

d) **I principali argomenti dell'AAC**

- (12) Dopo aver dichiarato che i motivi dell'instaurazione, nel 1977, del sistema di riduzioni legato alla frequenza non sono noti, AAC fa anzitutto valere che i «grandi utilizzatori» presentano il vantaggio di offrire una garanzia di pagamento.
- (13) Secondo AAC risulta pertanto che:
- «L'interesse che presentano i grandi utilizzatori per il detentore dell'aeroporto è anche la garanzia di pagamento dei clienti. I grandi utilizzatori non hanno mai avuto difficoltà di pagamento e non è stato necessario prevedere perdite su crediti.»

- (16) Infine, secondo AAC, tale evoluzione è stata approvata dalla IATA che, in una riunione con AAC dell'aprile 1996, «(..) si è dichiarata favorevole ad una modifica progressiva del sistema» ed ha chiesto ad AAC di non modificare brutalmente il suo sistema per non causare gravi difficoltà finanziarie a talune compagnie.

- (17) Per quanto riguarda la modulazione delle tasse secondo la provenienza del volo, AAC fa rilevare che i requisiti tecnici e funzionali imposti agli aeroporti (lunghezza e resistenza delle piste, orario di apertura e disponibilità degli aeroporti) sono differenti per i voli nazionali ed i voli internazionali. La differenza dei requisiti spiegherebbe la modulazione delle tasse.

<sup>(3)</sup> Documento 9562. 1991 OACI.

<sup>(4)</sup> 1 FIM = 0,1681 EUR.

## II. VALUTAZIONE GIURIDICA

## a) Disposizioni sostanziali e procedurali applicabili

(18) Va ricordato che l'inapplicabilità del regolamento n. 17 al settore dei trasporti è stata sancita dal regolamento n. 141 del Consiglio<sup>(5)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento n. 1002/67/CEE<sup>(6)</sup>, per tener conto degli aspetti peculiari di tale settore. Pertanto il regolamento n. 141 e, di conseguenza, i regolamenti di procedura specifici del settore dei trasporti, si applicano soltanto alle pratiche anti-concorrenziali del mercato dei trasporti.

(19) Il regolamento (CEE) n. 3975/87 del Consiglio<sup>(7)</sup>, modificato da ultimo dal regolamento (CEE) n. 2410/92<sup>(8)</sup>, determina le modalità di applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato ai servizi di trasporto aereo.

(20) Tuttavia, i servizi collegati all'accesso alle infrastrutture aeroportuali non fanno direttamente parte del servizio di trasporto aereo fornito ai viaggiatori. Tali attività esulano dunque dal campo di applicazione dei regolamenti di procedura specifici del settore dei trasporti e rientrano in quelle del regolamento n. 17 ai fini dell'applicazione degli articoli 85 e 86 del trattato.

## b) Nozione d'impresa

(21) Per giurisprudenza costante della Corte di giustizia delle Comunità europee<sup>(9)</sup>, la nozione di impresa, nel contesto del diritto della concorrenza, comprende qualsiasi ente che eserciti una attività economica, a prescindere dal suo statuto giuridico e dalle sue modalità di finanziamento.

(22) Gli articoli 85 e 86 del trattato si applicano ai comportamenti di un'ente pubblico quando risulta che, attraverso tale ente, lo Stato svolge attività economiche di natura industriale o commerciale che consistono nell'offrire beni o servizi sul mercato. A questo proposito è irrilevante che lo Stato svolga dette attività direttamente tramite un organo che fa parte dell'amministrazione pubblica o tramite un ente cui ha conferito diritti speciali o esclusivi. Occorre dunque esaminare la natura delle attività esercitate tramite l'impresa pubblica o l'ente

al quale lo Stato ha conferito diritti speciali o esclusivi<sup>(10)</sup>.

(23) A questo riguardo è fuori dubbio che AAC, la cui attività principale<sup>(11)</sup> consiste nella fornitura alle compagnie aeree di servizi collegati all'accesso a titolo oneroso alle infrastrutture aeroportuali civili, è effettivamente, secondo la definizione della Corte, un'impresa ai sensi dell'articolo 86 del trattato.

## c) Il mercato di cui trattasi

(24) Come è stato indicato dalla Corte di giustizia nella Causa «Il porto di Genova»<sup>(12)</sup>, l'organizzazione per conto terzi di operazioni portuali in un solo porto può costituire un mercato rilevante ai sensi dell'articolo 86. Allo stesso modo, nella causa Corsica Ferries II<sup>(13)</sup> la Corte ha preso in considerazione come mercato rilevante il mercato dei servizi di pilotaggio nel porto di Genova.

(25) Applicando lo stesso ragionamento agli aeroporti, il mercato rilevante nella presente fattispecie è perciò quello dei servizi legati all'accesso alle infrastrutture aeroportuali per i quali è dovuta la tassa. Si tratta della stessa definizione del mercato già accolta nella decisione 95/364/CE della Commissione<sup>(14)</sup>.

(26) Più precisamente, si tratta dei servizi legati all'esercizio e alla manutenzione delle piste, all'utilizzazione delle vie di circolazione ed aree di traffico, nonché alla guida di avvicinamento dell'aviazione civile.

(27) I mercati del trasporto di passeggeri e merci sulle rotte aeree a breve e medio raggio intra-SEE costituiscono un mercato vicino ma distinto, che risente delle ripercussioni di un comportamento abusivo dell'impresa operante sul mercato dei servizi legati all'atterraggio e al decollo. Si tratta quindi anche del mercato su cui può incidere lo sfruttamento abusivo della posizione dominante detenuta da AAC.

(28) Dei 25 aeroporti gestiti da AAC, soltanto cinque hanno un volume di traffico internazionale (Helsinki-Vantaa, Vaasa, Turku, Pori, Tampere) rilevante. A parte Helsinki, questo traffico internazionale si limita ad alcune frequenze a destinazione di Stoccolma, Amburgo, Copenaghen, Petrozavodsk (Russia), Murmansk (Russia), Lulea (Svezia) ed a numerosi voli charter.

(29) Poiché i suddetti aeroporti a traffico internazionale sono poco sostituibili, ciascuno può essere considerato come un mercato geografico distinto.

<sup>(10)</sup> Cfr. sentenze del 16 giugno 1987, Commissione/Italia, causa 118/85, Racc. 1987, pag. 2599, 2621, punti 7 e 8, e del 18 marzo 1997, Diego Cali & Figli Srl/Servizi Ecologici Porto di Genova SpA (SEPG), causa C 343/95, Racc. 1997, pag. I-1547, punti 16, 17 e 18.

<sup>(11)</sup> Cfr. considerando 2, 3 e 4.

<sup>(12)</sup> Causa C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova/Siderurgica Gabrielli SpA («Port de Gênes»), Racc. 1991, pag. I-5889.

<sup>(13)</sup> Causa C-18/93, Corsica Ferries Italia Srl/Corpo dei piloti del porto di Genova («Corsica Ferries II»), Racc. 1994, pag. I-1783.

<sup>(14)</sup> Cfr. nota n. 2.

<sup>(5)</sup> GU L 24 del 28. 11. 1962, pag. 2751/62.

<sup>(6)</sup> GU L 306 del 16. 12. 1967, pag. 1.

<sup>(7)</sup> GU L 374 del 31. 12. 1987, pag. 1.

<sup>(8)</sup> GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 18.

<sup>(9)</sup> Cfr. in particolare sentenza del 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner & Elser, Racc. 1991, pag. I-1979, 2016, punto 21, e sentenza del 17 febbraio 1993, cause riunite C-159 e 160/91, Poucet, Racc. 1993, pag. I-637, punto 17.

- (30) In effetti, le compagnie aeree operanti servizi aerei di linea o servizi charter nazionali e intra-SEE, a destinazione o in partenza dalla Finlandia, sono obbligati ad utilizzare gli aeroporti gestiti da AAC (sui 29 aeroporti esistenti in Finlandia, soltanto quattro sono privati e non sono gestiti da AAC). Gli altri aeroporti sono situati in altri Stati membri, a varie centinaia di chilometri di distanza.
- (31) Agli occhi dei numerosi passeggeri in partenza dalla o a destinazione della Finlandia, i servizi aerei nazionali o intra-SEE che utilizzano gli aeroporti gestiti da AAC non sono intercambiabili con i servizi offerti in altri aeroporti SEE.
- (32) I vettori aerei operanti servizi nazionali o intra-SEE in partenza dalla o a destinazione della Finlandia non hanno dunque altra scelta che di utilizzare gli aeroporti gestiti da AAC e i servizi di accesso alle infrastrutture aeroportuali che sono offerti in questi aeroporti.

#### d) La posizione dominante

- (33) Secondo la giurisprudenza della Corte, un'impresa che beneficia di un monopolio di legge in una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata occupare una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato <sup>(15)</sup>.
- (34) È questo il caso di AAC, un'impresa pubblica che detiene, per effetto del diritto esclusivo che le è stato attribuito dalla legge 1123/90, in qualità di autorità aeroportuale, una posizione dominante in ciascuno dei cinque aeroporti finlandesi con traffico internazionale sul mercato dei servizi legati all'atterraggio e al decollo degli aerei per i quali è riscossa la tassa in questione.

#### e) La parte sostanziale del mercato comune

- (35) I cinque aeroporti finlandesi operanti collegamenti intra-SEE sono stati utilizzati da circa 9 milioni di passeggeri nel 1996 ed hanno trattato più di 91 000 tonnellate di merci.
- (36) Si può considerare che l'insieme di detti aeroporti operanti collegamenti intra-SEE rappresenta una parte sostanziale del mercato comune se si traspone al caso di specie il ragionamento formulato dalla Corte nelle sentenze «Crespelle» <sup>(16)</sup> e «Almelo» <sup>(17)</sup>. Nella sentenza Crespelle, la Corte ha infatti dichiarato che, «istituendo quindi a favore di tali imprese

una sovrapposizione di monopoli territorialmente limitati, ma che riguardano complessivamente tutto il territorio di uno Stato membro, siffatte disposizioni nazionali instaurano una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato su una parte sostanziale del mercato comune» <sup>(18)</sup>.

- (37) A maggior ragione, una sovrapposizione di monopoli controllati dalla stessa impresa (AAC) può rappresentare una parte sostanziale del mercato comune.

#### f) L'abuso di posizione dominante

##### *Il sistema di riduzioni legato alla frequenza*

- (38) Tenuto conto dell'abolizione del sistema a partire dal 1° gennaio 1999 annunciata da AAC e della posizione già assunta dalla Commissione nella decisione 95/364/CE, questo sistema, che costituiva uno dei punti contestati ad AAC a titolo dell'articolo 86, non sarà più esaminato nel prosieguo del testo.

##### *Tasse differenziate secondo la natura dei voli (interni o intracomunitari)*

- (39) L'articolo 86 si applica ai comportamenti anticoncorrenziali che sono stati adottati dalle imprese di loro iniziativa. Le disposizioni dell'articolo 86 prevedono che un'impresa che occupa una posizione dominante in una parte sostanziale del mercato comune non può applicare, nei riguardi dei suoi partner commerciali, condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, svantaggiandoli in tal modo sul piano della concorrenza.
- (40) A questo riguardo la sentenza Corsica Ferries II <sup>(19)</sup> della Corte di giustizia è molto chiara. In questo caso, la Corte ha ritenuto che:

«1) L'art. 1, n. 1, del regolamento (CEE) del Consiglio 22 dicembre 1986, n. 4055, che applica il principio della libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi tra Stati membri e tra Stati membri e paesi terzi, osta all'applicazione in uno Stato membro, per servizi di pilotaggio identici, di tariffe diverse a seconda che l'impresa che effettua trasporti marittimi tra due Stati membri gestisca una nave ammessa o meno al cabotaggio marittimo, il quale è riservato alle navi battenti bandiera di detto Stato.

<sup>(15)</sup> Causa C-41/90 Höfner ed Elser, Racc. 1991, pag. I-1979, punto 28; causa C-260/89 ERT, Racc. 1991, pag. I-2925, punto 31.

<sup>(16)</sup> Causa C-323/93, Société agricole du Centre d'insémination de la Crespelle/Coopérative d'élevage et d'insémination artificielle du département de la Mayenne («Crespelle»), Racc. 1994, pag. I-5077.

<sup>(17)</sup> Causa C-393/92, Commune d'Almelo et autres/NV Energiebedrijf Ijsselmij («Almelo»), Racc. 1994, pag. I-1477.

<sup>(18)</sup> Punto 17 della motivazione.

<sup>(19)</sup> Cfr. nota n. 13.

2) L'art 90, n. 1, e l'articolo 86 del Trattato vietano ad un'autorità nazionale che approvi le tariffe stabilite da un'impresa investita del diritto esclusivo di offrire servizi di pilotaggio obbligatorio su una parte sostanziale del mercato comune, di indurla ad applicare tariffe diverse alle imprese di trasporto marittimo, a seconda che queste ultime effettuino trasporti fra Stati membri o tra porti situati nel territorio nazionale, nella misura in cui ciò è pregiudizievole per il commercio tra gli Stati membri.»

(41) Nelle sue conclusioni relative al medesimo caso, l'avvocato generale Van Gerven aggiungeva inoltre <sup>(20)</sup>:

«Il punto è che tali differenze non hanno alcun collegamento col tipo di pilotaggio offerto, il quale è precisamente lo stesso in entrambi i casi (...). A mio avviso, nella specie, si è chiaramente in presenza del tipo di abuso di posizione dominante menzionato dall'articolo 86, secondo comma, lettera c), del trattato CE, vale a dire "applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza" (\*).

(\*) Nota a piè di pagina n. 61: A questo proposito si può stabilire un parallelo con la situazione che ricorreva nel caso *United Brands/Commissione* (sentenza del 14.2.1978, causa C-27/76, Racc. 1978, pag. 207) in cui la Corte ha affermato che la politica discriminatoria dei prezzi adottata dalla UBC con cui venivano imposti ai distributori-maturatori, a seconda dello Stato membro, prezzi diversi per la consegna di quantitativi e di tipi di banane in sostanza equivalenti, costituiva un abuso di posizione dominante dato che "questi prezzi discriminatori a seconda degli Stati membri costituivano altrettanti ostacoli alla libera circolazione delle merci" (punto 232) e "si creava così un rigido isolamento dei mercati nazionali a livelli di prezzo artificialmente differenziati, che implicavano uno svantaggio per alcuni distributori-maturatori essendo la concorrenza in questo modo falsata rispetto a quello che sarebbe stato il suo andamento naturale" (punto 233). Lo stesso ragionamento si può adattare mutatis mutandi alla presente causa: le tariffe differenziate adottate dalla Corporazione costituiscono un ostacolo per la libera prestazione dei servizi dei trasporti marittimi fra gli Stati membri e pongono i prestatori di tali servizi in una posizione concorrenziale sfavorevole.»

(42) Applicando la stessa argomentazione al settore dei trasporti, si rileva che il sistema differenziato di tasse di atterraggio (tasse più elevate per i voli fra Stati membri) istituito da AAC, conduce ad appli-

care alle compagnie aeree condizioni disuguali per prestazioni equivalenti, legate all'atterraggio e al decollo, svantaggiandole in tal modo sul piano della concorrenza e costituisce di conseguenza un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, comma 2, punto c).

(43) È chiaro che un tale sistema ha per effetto di creare uno svantaggio per le compagnie che effettuano dei voli intracomunitari, modificando artificialmente gli elementi del prezzo di costo a carico delle imprese a seconda che tali imprese operino voli nazionali o intra-SEE.

(44) In merito a questa infrazione del trattato, AAC ha sostenuto che l'istituzione di un siffatto sistema si giustificava perché «i requisiti tecnici e funzionali imposti agli aeroporti e, di conseguenza, i costi sono differenti per i voli interni e per i voli internazionali, tra l'altro per i seguenti motivi:

- i) i requisiti riguardanti la lunghezza delle piste sono differenti;
- ii) i requisiti riguardanti la resistenza delle piste sono differenti;
- iii) i requisiti riguardanti gli orari di apertura degli aeroporti sono differenti;
- iv) i requisiti riguardanti la disponibilità degli aeroporti sono differenti.»

(45) In particolare AAC formula i seguenti argomenti:

- i) I requisiti riguardanti la lunghezza delle piste
  - la lunghezza delle rotte aeree all'interno della Finlandia è in media di 300-400 km, mentre la lunghezza delle rotte aeree fra la Finlandia e gli altri Stati membri della Comunità è in media di 1 500-2 000 km ed al massimo di 3 000 km (Helsinki-Madrid);
  - la flotta utilizzata per il traffico aereo interno è più piccola di quella adibita al traffico intra-SEE;
  - il peso reale degli aerei adibiti al traffico interno è inferiore perché il tragitto è più breve che nel traffico internazionale;
  - la lunghezza delle piste deve essere in funzione della dimensione dell'aereo e della lunghezza del tragitto;
  - per il traffico aereo interno è sufficiente che la lunghezza delle piste sia di 2 000 m, mentre per il traffico aereo intra-SEE è necessaria una lunghezza delle piste di almeno 2 400 m. Per il traffico tra la Finlandia ed il resto dell'Europa le piste devono perciò essere più lunghe del 25 % circa che per il traffico interno;

<sup>(20)</sup> Punto 34.

— per accogliere una flotta importante, gli aeroporti devono fare parte di una categoria superiore in materia di sicurezza e organizzazione dei soccorsi. Ciò implica risorse umane rilevanti e costi elevati.

In conclusione: i costi di manutenzione e di capitale sarebbero più elevati per il traffico intra-SEE che per il traffico interno.

(46) Questi argomenti formulati da AAC sono discutibili per i seguenti motivi:

— numerose rotte interne hanno distanze dello stesso ordine di grandezza dei voli intra-SEE. Si tratta fra l'altro delle rotte Helsinki-Vantaa/Ivalo, o Maarianhamina/Kittila, o Turku/Rovaniemi;

— tra le rotte intra-SEE, alcune sono relativamente brevi: Helsinki/Stoccolma (circa 405 km), Helsinki/Goteborg (circa 810 km), Helsinki/Oslo (circa 810 km) o Helsinki/Copenaghen (circa 910 km);

— la lunghezza del percorso da effettuare non è l'unico criterio preso in considerazione da una compagnia per la scelta della flotta;

— secondo AAC, una lunghezza delle piste di 2 000 m sarebbe sufficiente per i voli interni. I voli intra-SEE o internazionali richiederebbero 400 m in più. Ora, questo sforzo è già stato fatto per la maggior parte degli aeroporti finlandesi, poiché sul totale dei 25 aeroporti gestiti da AAC, soltanto 6 hanno piste inferiori a 2 400 m<sup>(21)</sup>.

(47) Secondo i dati in possesso della Commissione, anche alcuni degli aeroporti con una pista di atterraggio inferiore a 2 400 m gestiscono un traffico intra-SEE. Si tratta in particolare degli aeroporti seguenti: Lapeenranta (2 000 m), Maarainhamina (1 900 m), Pori (2 000 m) e Vaasa (2 000 m)<sup>(22)</sup>. Questo argomento non è perciò pertinente.

(48) Per quanto riguarda l'affermazione secondo cui gli apparecchi utilizzati nel traffico aereo interno sarebbero più piccoli rispetto a quelli adibiti al traffico intra-SEE, la Commissione constata che ciò non è sempre vero. Ad esempio, la compagnia Finnair utilizza gli stessi aerei (MD-80) sia per le rotte interne (Helsinki-Oulu ad esempio), che per le rotte intracomunitarie Helsinki-Alicante o Helsinki-Barcellona.

(49) AAC sostiene inoltre che «dal 1994 essa ha eseguito il calcolo dei costi dei prodotti, in particolare dei costi dei servizi legati all'area di manovra» e che «in base ai costi dei prodotti del 1995, i costi per tonnellata (MTOW) delle prestazioni legate all'area

di manovra del traffico internazionale sono stati superiori del 50 % circa ai costi corrispondenti per il traffico interno». Di conseguenza, secondo AAC «le tasse di atterraggio basate unicamente sul MTOW non soddisfano il criterio della fissazione dei prezzi in base ai costi, e quindi le tasse di atterraggio nel traffico internazionale devono essere più elevate».

(50) Tuttavia AAC stessa ha riconosciuto che il preteso scarto fra i costi di un atterraggio intra-SEE e i costi di un atterraggio interno è inferiore alla differenza fra la tassa di atterraggio per i voli intra-SEE e quella per i voli interni.

ii) I requisiti riguardanti la resistenza delle piste

(51) Secondo AAC, poiché nel traffico internazionale vengono impiegati aerei più pesanti, «la sovrastruttura delle piste deve essere 10 volte circa più solida per il traffico internazionale».

(52) A questo argomento si può rispondere che il fattore resistenza della pista è già preso in considerazione dato che la tassa è calcolata secondo il peso dell'aereo.

iii) I requisiti riguardanti gli orari di apertura e la disponibilità degli aeroporti

(53) AAC sostiene che, tenuto conto del fatto che il 90 % del traffico aereo internazionale passa per l'aeroporto di Helsinki e che gli orari dei voli internazionali sono fissati al mattino e alla sera, gli aeroporti di provincia sono obbligati, per assicurare le corrispondenze, a restare aperti il mattino e la sera. Di conseguenza «le spese di fornitura dei servizi devono essere prese in considerazione all'atto del calcolo basato sul costo delle tasse passeggeri».

(54) AAC sostiene che «il traffico internazionale richiede più spazi per i terminali passeggeri e le aree di stazionamento nonché un livello di prestazioni più elevato che nel traffico interno. Ne consegue che AAC deve prendere in considerazione le spese di produzione all'atto della fissazione delle tasse passeggeri».

(55) Gli ultimi due argomenti non sono pertinenti: infatti, poiché secondo AAC i costi causati dalle prescrizioni riguardanti gli orari di apertura e la disponibilità degli aeroporti sono computati ai fini della fissazione delle tasse passeggeri, tali costi non possono essere nello stesso tempo integrati nella base di calcolo delle tasse di atterraggio.

(56) Alla luce di quanto precede la Commissione ritiene che nessuno degli argomenti avanzati da AAC

<sup>(21)</sup> Fonte: ACI Europe Airport Database.

<sup>(22)</sup> Fonte: Statistic of Finnish Civil Aviation.

possa giustificare l'instaurazione di un sistema discriminatorio di tasse di atterraggio secondo la provenienza dei voli (interni o intra-SEE), come quello adottato dall'impresa in causa.

**g) Effetti sul commercio fra Stati membri**

- (57) Nella sentenza *Corsica Ferries II* <sup>(23)</sup>, la Corte ha riconosciuto che le prassi discriminatorie «possono pregiudicare il commercio fra Stati membri poiché riguardano imprese che effettuano trasporti fra due Stati membri».
- (58) In seguito ad una richiesta di informazioni in base all'articolo 11 del regolamento n. 17 rivolta ad AAC, è emerso che non esistono statistiche per i singoli aeroporti che distinguano il traffico a destinazione del SEE dal resto del traffico internazionale.
- (59) Per quanto riguarda l'aeroporto di Helsinki, che ha registrato nel 1996 un traffico di 7,7 milioni di passeggeri, l'effetto sul commercio fra Stati membri del sistema in causa è fuori dubbio.
- (60) Per quanto riguarda gli altri aeroporti finlandesi operanti rotte intra-SEE (Vaasa, Turku, Tampere e Pori), oltre al traffico charter a destinazione degli Stati membri del bacino mediterraneo e delle isole Canarie, essi operano collegamenti con Stoccolma mediante 6 frequenze al giorno (Vaasa e Turku), 5 frequenze al giorno (Tampere) e 2 frequenze al giorno (Pori). Tali voli a destinazione di Stoccolma sono in corrispondenza con i voli a destinazione di Amsterdam, Billund, Bruxelles, Copenaghen, Düsseldorf, Francoforte, Göteborg, Amburgo, Londra, Manchester, Milano, Monaco, Parigi e Vienna sia tramite Alliance Lufthansa/SAS, sia tramite Finnair (in code-sharing con i suoi partner).

La seguente tabella indica la quota dei voli internazionali nel traffico complessivo degli aeroporti interessati misurata in passeggeri trasportati.

(%)

Aeroporto	Traffico interno	Traffico internazionale
Helsinki Vantaa	30	70
Vaasa	66	34
Turku	51	49
Pori	72	28
Tampere	49	51

Fonte: Statistic of Finnish Civil Aviation 1996, pag. 9.

- (61) È pertanto lecito considerare che il sistema in causa applicato nei suddetti cinque aeroporti incide sul commercio tra Stati membri.

**h) Conclusioni**

- (62) L'analisi che precede mostra che il sistema di calcolo delle tasse di atterraggio applicato da AAC implica, per lo stesso servizio di guida di avvicinamento e di utilizzazione delle vie di circolazione e delle aree di traffico, il versamento di tasse differenti a seconda della provenienza del volo (interno o intra-SEE) senza giustificazione obiettiva.
- (63) Di conseguenza, la Commissione considera che il sistema in causa è discriminatorio e falsa il gioco della concorrenza sul mercato di cui trattasi in violazione delle disposizioni dell'articolo 86, comma 2, punto c), del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

Ilmailulaitos/Luftfartsverket ha violato le disposizioni dell'articolo 86 del trattato utilizzando la sua posizione dominante di gestore degli aeroporti finlandesi per imporre tasse di atterraggio discriminatorie secondo la natura del volo, interno o intra-SEE, negli aeroporti della Finlandia.

*Articolo 2*

Ilmailulaitos/Luftfartsverket è tenuta a porre fine all'infrazione di cui all'articolo 1 e ad informare la Commissione, entro il termine di due mesi dalla notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

*Articolo 3*

Ilmailulaitos/Luftfartsverket, PL 50-PO Box 50, FIN-01531 Vantaa, Finlandia, è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 febbraio 1999.

*Per la Commissione*

Karel VAN MIERT

*Membro della Commissione*

<sup>(23)</sup> Cfr. nota n. 13.



## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 10 febbraio 1999

relativa ad un procedimento ai sensi dell'articolo 90 del trattato CE

(Caso IV/35.703 — aeroporti portoghesi)

*[notificata con il numero C(1999) 243]*

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(1999/199/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 86 e 90, paragrafi 1 e 3,

dopo avere invitato le autorità portoghesi Aereopostos e Navegação Aérea — Empresa pública (ANA), TAP, Air Portugal e Portugalia a presentare osservazioni sulle obiezioni formulate dalla Commissione,

considerando quanto segue:

## I. FATTI

## a) Il provvedimento statale di cui trattasi

- (1) Il presente procedimento riguarda il sistema di riduzione delle tasse di atterraggio nonché la modulazione di tali tasse in base all'origine dei voli, applicato negli aeroporti portoghesi.

Il decreto legge 102/90 del 21 marzo 1990 prevede, all'articolo 18, che negli aeroporti gestiti da ANA l'importo delle tasse aeroportuali sia fissato mediante decreto ministeriale emesso su parere

della direzione generale dell'aviazione civile. Il terzo paragrafo dello stesso prevede che tali tasse possano essere modulate secondo la categoria, la funzione ed il grado di utilizzo di ciascun aeroporto.

Il decreto regolamentare (Decreto regulamentar) n. 38/91 del 29 luglio 1991 stabilisce le modalità delle tasse di atterraggio:

«Articolo 4, paragrafo 1: Le tasse aeroportuali sono dovute per ogni atterraggio in relazione al peso massimo al decollo indicato nel certificato di navigabilità.

Articolo 4, paragrafo 5: I voli nazionali beneficiano di una riduzione del 50 %.»

Ogni anno il governo pubblica un decreto per aggiornare l'importo delle tasse aeroportuali.

- (2) Il seguente sistema di riduzioni è stato istituito con decreto ministeriale (Portaria) 352/98 del 23 giugno 1998, emanato in base al decreto legge 102/90.

Aeroporto di Lisbona	Tasse (PTE/t)	Riduzione rispetto alla prima serie (%)
Prima serie di 50 (atterraggi al mese)	1 146	
Seconda serie di 50	1 063	-7,2
Terza serie di 50	979	-14,6
Quarta serie di 50	888	-22,5
Ulteriori atterraggi	771	-32,7
Aeroporti di Porto, di Faro e delle Azzorre		
Prima serie di 50	1 146	
Seconda serie di 50	938	-18,4
Terza serie di 50	866	-24,4
Quarta serie di 50	786	-31,4
Ulteriori atterraggi	681	-40,6

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998.

**b) L'impresa ed i servizi prestati**

- (3) ANA-EP è un'impresa pubblica cui è affidata la gestione dei 3 aeroporti continentali (Lisbona, Faro, Porto), dei 4 aeroporti delle Azzorre (Ponta Delgada, Horta, Santa Maria e Flores), degli aerodromi e della navigazione aerea. Gli aeroporti dell'arcipelago di Madera sono gestiti invece da ANAM SA.

L'articolo 3, paragrafo 1, del decreto legge 246/79, che istituisce l'impresa ANA, dispone quanto segue:

«è compito di ANA-EP gestire e sviluppare i servizi pubblici di assistenza all'aviazione civile, agendo in forma d'impresa al fine di orientare, dirigere e controllare il traffico aereo e provvedere alla partenza e all'arrivo degli aeromobili nonché all'imbarco, allo sbarco e al movimento dei passeggeri, delle merci e della posta.»

- (4) ANA provvede al riconoscimento delle compagnie aeree che intendono usufruire delle infrastrutture aeroportuali da essa gestite e fornisce loro i servizi relativi all'atterraggio e al decollo degli aeromobili, riscuotendo le tasse correlative in base ai livelli e agli importi determinati mediante decreto ministeriale<sup>(1)</sup>.

**c) Le tasse di atterraggio**

- (5) L'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO), nel suo manuale sulla economia degli aeroporti<sup>(2)</sup>, raccomanda ai propri aderenti di determinare le tasse di atterraggio in funzione del peso massimo al decollo, definendoli come:

«Diritti e compensi riscossi per l'impiego delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di movimento (in particolare per la segnaletica luminosa), nonché per i servizi relativi all'avvicinamento guidato e all'aerodromo.»

- (6) Le tasse corrispondono alle «spese di gestione, manutenzione e amministrazione sostenute per tali aree e per i veicoli e il materiale impiegati, in particolare per il personale, i veicoli di manutenzione, l'elettricità e i combustibili».

**d) I principali argomenti delle autorità portoghesi e di ANA**

- (7) Le autorità portoghesi giustificano la modulazione delle tasse secondo l'origine del volo adducendo che:

— da un lato, i voli nazionali consentono di collegare località insulari per le quali non esiste alcuna alternativa al trasporto aereo,

— d'altro lato, gli altri voli nazionali coprono distanze brevissime a tariffe molto basse.

- (8) Le autorità portoghesi sottolineano le esigenze di coesione economica e sociale su cui si fonda il sistema.

- (9) Riguardo ai voli internazionali, esse osservano che gli aeroporti portoghesi devono far fronte alla concorrenza degli aeroporti di Madrid e Barcellona, che praticano lo stesso tipo di tariffazione. Inoltre le autorità portoghesi desiderano incentivare le economie di scala derivanti da un maggiore utilizzo degli aeroporti e promuovere il Portogallo come meta turistica.

- (10) ANA ha segnalato che il sistema di modulazione e riduzione delle tasse di atterraggio risponde a due esigenze:

— praticare una politica tariffaria analoga a quella vigente negli aeroporti di Madrid e Barcellona, ubicati nella stessa zona geografica;

— diminuire i costi di gestione dei vettori che utilizzano con maggiore frequenza e regolarità gli aeroporti gestiti da ANA.

**II. VALUTAZIONE DELLA COMMISSIONE****a) Articolo 90, paragrafo 1**

- (11) L'articolo 90, paragrafo 1, del trattato dispone che «gli Stati membri non emanano né mantengono, nei confronti delle imprese pubbliche e delle imprese cui riconoscono tasse speciali o esclusive, alcuna misura contraria alle norme del presente trattato, specialmente a quelle contemplate dagli articoli 7 e da 85 a 94 inclusi».

- (12) Il decreto legge 246/79 attribuisce ad ANA il diritto esclusivo di dirigere le infrastrutture aeroportuali di Lisbona, di Porto, di Faro e delle Azzorre.

ANA è — in base al proprio statuto — un'impresa pubblica ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1.

- (13) L'articolo 21 del decreto legge 246/79 prevede che lo Stato approvi le tariffe e le tasse proposte da ANA.

La politica tariffaria attualmente applicata da ANA-EP, fondata su disposizioni legislative (decreti legge 246/79 e 102/90) e regolamentari (decreti

<sup>(1)</sup> Cfr. considerando 1 e 2.

<sup>(2)</sup> Documento 9562.1991 OACI.

38/91 e 24/95), è stata definita dal governo col decreto 352/98.

Tali disposizioni legislative o regolamentari devono quindi essere considerate come misure statali ai sensi dell'articolo 90, paragrafo 1.

#### b) Articolo 86

##### *Il mercato di cui trattasi*

- (14) Il mercato di cui trattasi riguarda i servizi attinenti all'uso (soggetto al pagamento di specifiche tasse) delle infrastrutture aeroportuali, ossia la gestione e la manutenzione delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di movimento e l'avvicinamento guidato.

Come è stato indicato dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nella sentenza «Porto di Genova»<sup>(3)</sup>, l'organizzazione per conto terzi di operazioni portuali in un solo porto può costituire un mercato ai sensi dell'articolo 86. Inoltre la Corte ha ritenuto nella sentenza «Corsica Ferries II»<sup>(4)</sup> che il mercato del servizio di pilotaggio nel porto di Genova costituisce il mercato da prendere in considerazione.

La Corte ha fondato il proprio convincimento sul fatto che, per gli operatori intenzionati a prestare un servizio di trasporto su una determinata rotta marittima, l'accesso agli impianti portuali situati ai due estremi del collegamento rappresentasse una condizione indispensabile per lo svolgimento dell'attività vettoriale.

Tale argomentazione è facilmente trasferibile al settore del trasporto aereo e in particolare a quello dell'accesso agli aeroporti. La definizione di mercato è identica a quella contenuta nella decisione 95/364/CE della Commissione, del 28 giugno 1995, a norma dell'articolo 90, paragrafo 3, del trattato<sup>(5)</sup>.

- (15) Il trasporto di passeggeri e merci mediante collegamenti aerei a medio e corto raggio rappresenta un mercato contiguo ma distinto, soggetto agli effetti dei comportamenti illeciti tenuti dalle imprese sul mercato dei servizi attinenti all'atterraggio e al decollo. Anche su tale mercato possono dunque esplicitarsi gli effetti dello sfruttamento abusivo della posizione dominante detenuta da ANA.

<sup>(3)</sup> Sentenza del 10 dicembre 1991, causa C-179/90, Racc. 1991, pag. I-5889, punto 15 della motivazione.

<sup>(4)</sup> Sentenza del 17 maggio 1994, causa C-18/93, Racc. 1994, pag. I-1783.

<sup>(5)</sup> GU L 216 del 12. 9. 1995, pag. 8.

- (16) Fino ad oggi solo tre dei sette aeroporti gestiti da ANA hanno un traffico intracomunitario significativo (Lisbona, Porto e Faro).

- (17) I sette aeroporti sono scarsamente fungibili, sicché ciascuno di essi può essere considerato come un mercato geografico distinto.

Le compagnie aeree che prestano servizi aerei di linea o servizi aerei «charter» nazionali o intracomunitari da e per il Portogallo sono invero obbligate a servirsi degli aeroporti gestiti da ANA. Gli aeroporti di Porto, Lisbona, Faro e Azzorre non sono intercambiabili in quanto distano molte centinaia di chilometri gli uni dagli altri ed hanno ciascuno un bacino di utenza ben delimitato, corrispondente ad una regione turistica specifica: l'aeroporto di Lisbona serve la capitale e il centro del paese, quello di Porto serve il Nord, Faro serve il Sud, quelli di Santa Maria, Ponta Delgada, Flores e Horta servono l'arcipelago delle Azzorre. I percorsi ferroviari e stradali non offrono d'altra parte alternative adeguate per i collegamenti tra Lisbona, Porto e Faro.

Gli unici aeroporti internazionali in grado di servire la stessa zona geografica, ossia Madrid e Barcellona, distano più di 600 km dagli aeroporti continentali portoghesi e non sono collegati da strade o ferrovie in modo da costituire una reale alternativa.

Lisbona e Madrid possono tuttavia essere considerati aeroporti concorrenti qualora una compagnia aerea utilizzi l'uno o l'altro di questi aeroporti come scalo principale (hub). Va tuttavia rilevato che il traffico corrispondente a siffatto uso dell'aeroporto rappresenta una quota marginale del volume totale degli atterraggi effettuati a Lisbona.

Relativamente agli aeroporti dell'arcipelago delle Azzorre, si deve far presente che anche la fungibilità di Santa Maria, Ponta Delgada, Horta e Flores è assai limitata, giacché ciascuno di questi aeroporti serve un'isola diversa, collegata alle altre da rotte marittime a percorrenza relativamente lunga e frequenza ridotta.

- (18) Agli occhi di numerosi viaggiatori da e per il Portogallo, i servizi aerei interni o intracomunitari prestati attraverso gli aeroporti gestiti da ANA non sono quindi intercambiabili con i servizi offerti attraverso gli altri aeroporti comunitari.

- (19) I vettori aerei che effettuano trasporti nazionali o intracomunitari da o per il Portogallo non hanno dunque altra scelta che utilizzare gli aeroporti gestiti da ANA e i servizi di accesso alle infrastrutture aeroportuali offerti in tali aeroporti.

*Effetto sul commercio tra Stati membri*

- (20) Nella sentenza «Corsica Ferries II»<sup>(6)</sup>, la Corte ha dichiarato che determinate pratiche discriminatorie «poiché riguardano imprese che effettuano trasporti tra due Stati membri, possono essere pregiudizievoli al commercio tra gli Stati membri».

La quota del traffico intracomunitario degli aeroporti portoghesi è indicata nella seguente tabella:

**Traffico passeggeri (esclusi i passeggeri in transito)**

Aeroporto	Passeggeri internazionali in %	Passeggeri intra CE in %	Passeggeri nazionali in %	Totale in milioni
Lisbona	24	56	20	6,6
Porto	24	62	14	2,1
Faro	4	92	4	3,7
Santa Maria A	2	0	98	0,04
Ponta Delgada A	18	1	81	0,5
Horta A	0	0	100	0,1
Flores A	0	0	100	0,04

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998 — Dati 1997.

A = Aeroporto dell'arcipelago delle Azzorre.

**Traffico merci**

Aeroporto	Trasporto internazionale in %	Trasporto intra CE in %	Trasporto nazionale in %	Totale in migliaia di tonnellate
Lisbona	41	43	16	100
Porto	21	72	7	29
Faro	5	75	20	2
Santa Maria A	0	0	100	0,1
Ponta Delgada A	12	0	88	6,8
Horta A	0	0	100	0,9
Flores A	0	0	100	0,2

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998 — Dati 1997.

A = Aeroporto dell'arcipelago delle Azzorre.

Per gli aeroporti continentali, l'effetto esplicito sul commercio tra Stati membri risulta chiaramente dai dati sopra riportati. Gran parte del traffico si svolge infatti tra il Portogallo e gli altri Stati membri della Comunità.

Per quanto riguarda i quattro aeroporti delle Azzorre, il traffico è interamente nazionale, oppure proveniente da paesi terzi. Il provvedimento statale di cui trattasi non è pertanto in grado, per questo aspetto, di influire sugli scambi tra gli Stati membri. Tale constatazione lascia tuttavia impregiudicata l'applicazione delle norme del trattato e del diritto derivato relative alla libera prestazione dei servizi.

*La parte sostanziale del mercato comune*

- (21) Gli aeroporti gestiti da ANA hanno registrato i seguenti movimenti nel 1997:

<sup>(6)</sup> Cfr. nota 4.

Aeroporto	Passeggeri in milioni (ivi compresi quelli in transito)	Merci in migliaia di tonnellate
Lisbona	6,8	99,7
Porto	2,3	29,3
Faro	3,8	2,0
Santa Maria A	0,1	0,1
Ponta Delgada A	0,5	6,9
Horta A	0,1	0,9
Flores A	0,0	0,2

Fonte: Lettera delle autorità portoghesi del 16 luglio 1998.

A=Aeroporto dell'arcipelago delle Azzorre.

Gli aeroporti di Lisbona, Porto e Faro hanno un volume di traffico notevole, superiore a due milioni di passeggeri: Lisbona 6,8 milioni, Porto 2,3 milioni e Faro 3,8 milioni; tutti questi aeroporti servono l'intero territorio del Portogallo continentale. Applicando al caso di specie l'argomentazione svolta dalla Corte di giustizia delle Comunità europee nelle sentenze Crespelle (7) e Almeno (8), si deve ritenere che tali aeroporti, utilizzati per i collegamenti intracomunitari, rappresentino una parte sostanziale del mercato comune. Nella sentenza Crespelle la Corte infatti ha dichiarato che «Istituendo quindi a favore di tali imprese una sovrapposizione di monopoli territorialmente limitati, ma che riguardano complessivamente tutto il territorio di uno Stato membro, siffatte disposizioni nazionali instaurano una posizione dominante ai sensi dell'articolo 86 del trattato su una parte sostanziale del mercato comune» (9).

- (22) A maggior ragione deve considerarsi atta a configurare una parte sostanziale del mercato comune la sovrapposizione di monopoli controllati dalla stessa impresa (ANA).

#### La posizione dominante

- (23) Nella sentenza del 18 giugno 1998 Corsica Ferries France SA contro Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova Coop. arl, Gruppo Ormeggiatori del Golfo di la Spezia Coop. arl e ministero dei

Trasporti e della Navigazione («Corsica Ferries III») (10), la Corte ha dichiarato che «un'impresa che fruisce di un monopolio legale su una parte sostanziale del mercato comune può essere considerata un'impresa che occupa una posizione dominante ai sensi dell'art. 86 del Trattato» (11).

L'impresa pubblica ANA occupa dunque, per effetto del diritto esclusivo di gestire i singoli aeroporti attribuite dal decreto legge 246/79, una posizione dominante sul mercato dei servizi attinenti all'atterraggio e al decollo degli aerei, soggetti al pagamento di specifici compensi.

#### L'abuso della posizione dominante

- (24) Il sistema delle tasse di atterraggio e delle relative riduzioni, istituito da ANA e approvato dal governo portoghese in esito ad un procedimento consultivo, ha l'effetto di imporre alle compagnie aeree condizioni dissimili per prestazioni equivalenti nel settore dei servizi relativi all'atterraggio e al decollo, procurando ad esse uno svantaggio concorrenziale.

a) Riduzioni concesse in base al numero degli atterraggi

- (25) La riduzione del 7,2 % concessa all'aeroporto di Lisbona (18,4 % negli altri aeroporti) si applica a decorrere dal cinquantesimo atterraggio mensile. A partire dal centesimo e dal centocinquantesimo atterraggio si applicano rispettivamente a Lisbona riduzioni del 14,6 % e del 22,5 % (24,4 % e 31,4 % negli altri aeroporti). Per gli ulteriori atterraggi è prevista a Lisbona una riduzione del 32,7 % (40,6 % negli altri aeroporti).

I beneficiari di tali riduzioni a Lisbona sono i seguenti:

Il tasso medio di riduzione è determinato applicando in ordine successivo le varie aliquote di riduzione. Tale tasso riflette la riduzione effettivamente riconosciuta da ANA alle seguenti compagnie sulla totalità dei loro voli.

(%)

Compagnia	TAP	Portugalia	Iberia	AF	LH	BA	Swissair	Alitalia	Sabena
Tasso medio	30	22	8	6	5	4	1	1	1

Fonte: Numero mensile di atterraggi per compagnia — Allegato 3 della lettera di ANA del 29 luglio 1997.

(7) Sentenza del 5 ottobre 1994, causa C-323/93, Racc. 1994, pag. I-5077.

(8) Sentenza del 27 aprile 1994, causa C-393/92, Racc. 1994, pag. I-1477.

(9) Punto 17 della motivazione.

(10) Causa C-266/96, Racc. 1998, pag. I-3949, punto 39.

(11) Sentenza del 23 aprile 1991, causa C-41/90, Höfner e Elser, Racc. 1991, pag. I-1979, punto 28; sentenza del 18 giugno 1991, C-260/89, ERT, Racc. 1991, pag. I-2925, punto 31; sentenza «Merci convenzionali porto di Genova», cfr. nota 3, punto 14; sentenza del 12 febbraio 1998, Causa C-163/96, Raso e a., Racc. 1998, pag. I-0533, punto 25.

(26) Ogni approdo oltre il duecentesimo beneficia della riduzione del 32,7 % a Lisbona e del 40,6 % negli altri aeroporti, per un numero illimitato di atterraggi. Pertanto le compagnie aeree che realizzano un numero di atterraggi mensile nettamente superiore a 200, come TAP e Portugalia, beneficiano di un tasso medio di riduzione proporzionalmente più elevato. Per le rotte sulle quali TAP o Portugalia competono con altri vettori, e per uno stesso tipo di aereo, TAP e/o Portugalia ottengono una riduzione media pari rispettivamente al 30 % ed al 22 % sui loro costi di decollo e di atterraggio, ricevendo prestazioni equivalenti da parte di ANA, la quale reca pertanto uno svantaggio concorrenziale agli altri vettori. Le riduzioni concesse a questi ultimi — Iberia (8 %), Air France (6 %), Lufthansa (5 %), British Airways (4 %), Swissair, Alitalia e Sabena (1 %) — variano dall'8 % a l'1 % e non hanno quindi un peso significativo. Il sistema favorisce pertanto di fatto le compagnie aeree nazionali, vale a dire TAP e Portugalia.

(27) Secondo la giurisprudenza del Tribunale di primo grado<sup>(12)</sup>, anche i comportamenti commerciali considerati normali possono costituire abusi ai sensi dell'articolo 86 del trattato, se vengono messi in atto da un'impresa che occupa una posizione dominante.

Qualsiasi differenza di trattamento tra i vari clienti messa in atto da un'impresa che occupa una posizione dominante deve essere giustificata da ragioni oggettive.

La differenza di trattamento per un servizio (avvicinamento guidato, utilizzo delle aree di movimento ...) richiedente le stesse prestazioni da parte di ANA, qualunque sia la compagnia aerea beneficiaria, non è giustificato da ragioni oggettive. Ciascun aeroporto dispone di un monopolio naturale per gran parte del proprio traffico, poiché costituisce il passaggio obbligato per qualsiasi vettore che intenda raggiungere una data città.

Nessuno degli elementi forniti dalle autorità portoghesi permette di dimostrare che sussistano nella fattispecie delle economie di scala. Infatti, l'assistenza prestata agli aerei in arrivo e in partenza è identica, quale che sia il proprietario e sia che si tratti del primo o del decimo aereo dello stesso vettore.

(28) Le autorità portoghesi hanno addotto principalmente tre motivi per giustificare l'istituzione del sistema delle riduzioni:

— la concorrenza esercitata dagli aeroporti di Madrid e di Barcellona, i quali praticano tale forma di riduzioni;

— le economie di scala derivanti dall'uso intenso delle infrastrutture;

— la promozione del Portogallo come meta turistica.

(29) Per quanto riguarda la prima giustificazione, si rammenta che la Commissione ha avviato un procedimento relativamente al sistema adottato negli aeroporti spagnoli, inviando una lettera di ingiunzione in data 28 aprile 1997. Inoltre, secondo la giurisprudenza della Corte, in particolare nella sentenza «Lomas»<sup>(13)</sup>, uno Stato membro non può giustificare la violazione del diritto comunitario da esso commessa adducendo che anche altri Stati membri sono venuti meno agli obblighi derivanti dal diritto comunitario.

(30) Per quanto riguarda la seconda giustificazione, si deve rilevare che le autorità portoghesi non hanno prospettato alcuna particolare economia di scala, pur asserendo che l'aeroporto deve promuovere il maggiore uso delle proprie infrastrutture. Nella decisione 95/364/CE<sup>(14)</sup> la Commissione ha replicato all'argomento fondato sulle economie di scala dichiarando quanto segue: «la Commissione ritiene che tale sistema non potrebbe essere giustificato dalle economie di scala che verrebbero realizzate dalla RVA (Régie des Voies Aériennes). Nel caso di specie tale ipotesi non ricorre. La RVA non ha dimostrato alla Commissione che il trattamento riservato al decollo o all'atterraggio di un aeromobile appartenente ad una compagnia anziché ad un'altra comporta economie di scala. Infatti l'atterraggio o il decollo di un aereo richiedono lo stesso servizio qualunque sia il proprietario e qualunque sia il numero di aerei appartenenti ad una stessa compagnia. Al massimo la RVA potrebbe far valere economie di scala nella fatturazione che sarebbe unica per un vettore a forte traffico giacché comprenderebbe un gran numero di movimenti anziché essere molteplice per pochi movimenti. Tuttavia queste economie di scala sono di entità trascurabile». Tale argomentazione è valida anche nel caso di specie, poiché l'assistenza prestata all'arrivo e alla partenza richiede prestazioni identiche qualunque sia il numero degli aerei appartenenti ad una stessa compagnia.

(31) Né l'esigenza di promuovere un uso maggiore delle infrastrutture né la terza giustificazione vertente sulla promozione del Portogallo come destinazione turistica possono considerarsi pertinenti, poiché riguardano obiettivi conseguibili mediante riduzioni non discriminatorie, accessibili a tutte le compagnie aeree presenti negli aeroporti portoghesi continentali.

<sup>(12)</sup> Sentenza del 1° aprile 1993 nella causa T-65/89, BPB Industries e British Gypsum/Commissione, Racc. 1993, pag. II-389, punto 69 della motivazione.

<sup>(13)</sup> Sentenza del 23 maggio 1996, C-5/94, The Queen/Ministry of Agriculture Fisheries and Food, Racc. 1996, pag. I-2553.

<sup>(14)</sup> Cfr nota 5, punto 16 della decisione.

- (32) La Corte ha dichiarato che uno Stato membro viola le disposizioni degli articoli 90 e 86 del trattato qualora induca un'impresa a sfruttare in modo abusivo la sua posizione dominante applicando alle controparti commerciali condizioni dissimili per prestazioni equivalenti, ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c), del trattato [sentenza *Corsica ferries II* <sup>(15)</sup>, sentenza *Rasol* <sup>(16)</sup>, sentenza *Corsica ferries III* <sup>(17)</sup>].

Il fatto che un'impresa collocata nella posizione in cui si trova ANA applichi nei confronti delle controparti commerciali condizioni diverse per prestazioni equivalenti recando loro uno svantaggio concorrenziale costituisce un primo abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, lettera c).

- b) La differenziazione dell'importo delle tasse in base alla natura nazionale o internazionale dei voli

- (33) L'articolo 4, paragrafo 5, del decreto regolamentare 38/91 prevede che «i voli nazionali beneficiano di una riduzione del 50 %». Il sistema di tariffazione differenziata in base all'indole nazionale o intracomunitaria dei voli contrasta con il trattato.

- (34) A tale riguardo la sentenza *Corsica Ferries II* <sup>(18)</sup> della Corte di giustizia è assai esplicita. La Corte in tale causa ha infatti dichiarato che:

«L'articolo 90, n. 1, e l'art. 86 del trattato vietano ad un'autorità nazionale che approvi le tariffe stabilite da un'impresa investita del diritto esclusivo di offrire servizi di pilotaggio obbligatorio su una parte sostanziale del mercato comune di indurla ad applicare tariffe diverse alle imprese di trasporto marittimo, a seconda che queste ultime effettuino trasporti fra Stati membri o tra porti situati nel territorio nazionale [...]».

Nelle conclusioni relative a tale causa, l'avvocato generale Van Gerven ha inoltre rilevato che <sup>(19)</sup>:

«[...] Il punto è che tali differenze non hanno alcun collegamento col tipo del servizio di pilotaggio offerto, il quale è precisamente lo stesso in entrambi i casi (navi ammesse alla navigazione costiera nazionale o navi che effettuano percorsi regolari fra i porti italiani nel primo caso, e le altre navi, nel secondo caso). A mio avviso, nella specie si è chiaramente in presenza del tipo di abuso di posizione dominante menzionato dall'articolo 86, secondo comma, lettera c), del trattato CE, vale a dire "applicare nei rapporti commerciali con gli altri contraenti condizioni dissimili per prestazioni

equivalenti, determinando così per questi ultimi uno svantaggio per la concorrenza" (\*)».

(\*) nota 61: A questo proposito si può in effetti effettuare un parallelo con la situazione che ricorreva nella sentenza *United Brands* (sentenza 14 febbraio 1978, causa 27/76, Racc. 1978, pag. 207): in detta sentenza la Corte ha affermato che la politica discriminatoria dei prezzi adottata dalla UBC, con cui venivano imposti ai maturatori o ai distributori a seconda dello Stato membro prezzi diversi per la consegna di quantitativi e di tipi di banane in sostanza equivalenti, costituiva un abuso di posizione dominante dato che "questi prezzi discriminatori a seconda degli Stati membri costituivano altrettanti ostacoli alla libera circolazione delle merci" (punto 232) e "si creava così un rigido isolamento dei mercati nazionali a livelli di prezzo artificialmente differenziati, che implicavano uno svantaggio per alcuni distributori-maturatori, essendo la concorrenza in questo modo falsata rispetto a quello che sarebbe stato il suo andamento naturale" (punto 233). Lo stesso ragionamento si può adattare mutatis mutandis alla presente causa: le tariffe differenziate adottate dalla Corporazione costituiscono un ostacolo per la libera prestazione dei servizi dei trasporti marittimi fra gli Stati membri e pongono i prestatori di tali servizi in una posizione concorrenziale sfavorevole».

- (35) Trasferendo tale argomentazione al settore degli aeroporti si constata che il sistema delle tasse di atterraggio differenziate istituito da ANA ha l'effetto d'imporre alle compagnie aeree condizioni disuguali per i servizi relativi all'approdo ed alla partenza, arrecando alle stesse uno svantaggio concorrenziale, e costituisce quindi un abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, lettera c).

È palese che tale sistema comporta svantaggi diretti per le compagnie che effettuano voli intracomunitari, in quanto modifica artificialmente gli elementi del costo delle imprese a seconda che si tratti di collegamenti nazionali o internazionali.

- (36) A proposito di questa seconda violazione del trattato, le autorità portoghesi hanno indicato che si tratta di un provvedimento inteso ad agevolare i voli che collegano le Azzorre al Continente, per i quali non esisterebbero alternative, nonché i voli nazionali continentali caratterizzati da distanze brevi e tariffe poco elevate.

Negli aeroporti delle Azzorre il traffico proveniente dagli altri Stati membri è inferiore all'1 %. Per tale motivo si è constatato al considerando 20 che il provvedimento statale di cui trattasi, nei limiti in cui prevede l'applicazione di detto sistema ai voli da e per Azzorre, non è in grado di influire sugli

<sup>(15)</sup> Cfr. nota 4.

<sup>(16)</sup> Cfr. nota 11.

<sup>(17)</sup> Cfr. nota 10.

<sup>(18)</sup> Cfr. nota 4.

<sup>(19)</sup> Punto 34 delle conclusioni.

scambi tra gli Stati membri. Di conseguenza non è necessario esaminare l'argomento avanzato dalle autorità portoghesi relativamente all'applicazione del sistema controverso ai voli effettuati da e per le Azzorre.

(37) È tuttavia evidente che se, in conseguenza della liberalizzazione del traffico aereo per l'arcipelago delle Azzorre, disposta con effetto dal 1° luglio 1998, dall'articolo 1, paragrafo 4, del regolamento (CEE) n. 2408/92 del Consiglio, del 23 luglio 1992 sull'accesso dei vettori aerei della Comunità alle rotte intracomunitarie<sup>(20)</sup>, modificato dall'atto di adesione dell'Austria, della Finlandia e della Svezia, dovesse svilupparsi un traffico comunitario<sup>(21)</sup> tra tali aeroporti insulari e gli altri aeroporti della Comunità europea, il provvedimento statale di cui trattasi potrebbe essere vagliato alla luce dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86 del trattato CE.

(38) Riguardo agli altri voli nazionali, le autorità portoghesi hanno dedotto l'argomento secondo cui, considerata la brevità di tali voli, l'incidenza del diritto di approdo sul costo del trasporto sarebbe eccessivamente elevato. L'importo di tale diritto viene infatti calcolato in base al peso dell'apparecchio e non in funzione della distanza.

(39) Se si dovesse accogliere tale argomento, si dovrebbero ritenere ammissibili alla riduzione anche i voli dal Portogallo verso Madrid, Siviglia, Malaga e Santiago, città situate ad una distanza analoga a quella dei voli nazionali. Si dovrebbe cioè includere nel computo del compenso anche il fattore distanza.

(40) Il fatto che un'impresa che si trova nella posizione di ANA applichi, nei confronti delle controparti commerciali, condizioni dissimili per i servizi di assistenza all'atterraggio ed alla partenza prestati negli aeroporti continentali portoghesi, recando pertanto ad esse uno svantaggio concorrenziale, costituisce un ulteriore abuso di posizione dominante ai sensi dell'articolo 86, secondo comma, lettera c).

#### c) Articolo 90, paragrafo 2

(41) Le autorità portoghesi non hanno fatto valere l'articolo 90, paragrafo 2, del trattato per giustificare l'istituzione e il mantenimento in vigore del sistema di riduzioni delle tasse di atterraggio.

(42) La Commissione reputa peraltro che nella fattispecie l'applicazione delle norme di concorrenza non osti allo svolgimento dei compiti specifici incombenti ad ANA, che consistono nella manutenzione e gestione degli aeroporti portoghesi. Né tale applicazione osterebbe all'espletamento di un particolare compito di servizio pubblico che venisse affidato ad una determinata compagnia aerea. I casi e i modi nei quali lo Stato membro può imporre obblighi di servizio pubblico relativamente a servizi aerei intracomunitari di linea sono infatti definiti con precisione dall'articolo 4 del regolamento (CEE) n. 2408/92.

(43) La deroga prevista dall'articolo 90, paragrafo 2, è quindi inapplicabile.

#### d) Conclusione

(44) Dall'analisi innanzi svolta risulta che il sistema delle tasse di atterraggio applicato da ANA implica, senza alcuna giustificazione oggettiva, per la prestazione di identici servizi attinenti all'uso delle piste, delle vie di circolazione e delle aree di movimento nonché all'avvicinamento guidato, il pagamento di tasse differenziate in base al numero degli atterraggi effettuati ogni mese ovvero in base all'origine (nazionale o intracomunitaria) dei voli.

(45) Tenuto conto di quanto precede la Commissione reputa che il provvedimento statale di cui ai considerando 1 e 2, nei limiti in cui si applica agli aeroporti portoghesi continentali, viola il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86 del trattato in quanto obbliga l'impresa pubblica ANA ad attuare il sistema summenzionato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

Il sistema di riduzione e modulazione secondo la provenienza del volo delle tasse di atterraggio negli aeroporti di Lisbona, Porto e Faro di cui al decreto legge (Decreto-Lei) 102/90, del 21 marzo 1990, al decreto regolamentare (Decreto Regulamentar) 38/91, del 29 luglio 1991, nonché al decreto ministeriale (Portaria) 352/98, del 23 giugno 1998, è incompatibile con il combinato disposto dell'articolo 90, paragrafo 1, e dell'articolo 86 del trattato.

#### Articolo 2

Il Portogallo è tenuto a porre termine all'infrazione di cui all'articolo 1 ed a informare la Commissione, entro due mesi dalla notifica della presente decisione, delle misure adottate per conformarvisi.

<sup>(20)</sup> GU L 240 del 24. 8. 1992, pag. 8.

<sup>(21)</sup> Secondo gli orari pubblicati per il mese di novembre del 1998 nell'Official Airline Guide (OAG), non vi è ancora nessun volo diretto di linea tra gli aeroporti delle Azzorre e gli aeroporti comunitari non portoghesi.



*Articolo 3*

La Repubblica portoghese è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 10 febbraio 1999.

*Per la Commissione*  
Karel VAN MIERT  
*Membro della Commissione*

---

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 26 febbraio 1999

relativa alla richiesta della Repubblica ellenica di applicare un'aliquota dell'IVA alle forniture di gas naturale e di elettricità conformemente all'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), della direttiva 77/388/CEE del Consiglio

[notificata con il numero C(1999) 477]

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

(1999/200/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,  
visto il trattato che istituisce la Comunità europea,  
vista la sesta direttiva 77/388/CEE del Consiglio, del 17 maggio 1977, in materia di armonizzazione delle legislazioni degli Stati Membri relative alle imposte sulla cifra d'affari — Sistema comune d'imposta sul valore aggiunto: base imponibile uniforme <sup>(1)</sup>, modificata da ultimo dalla direttiva 98/80/CE <sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 12, paragrafo 3, lettera b),  
considerando che la Grecia ha informato la Commissione di avere l'intenzione di applicare un'aliquota ridotta dell'IVA alla fornitura di elettricità ed alla fornitura di gas naturale, a decorrere dal 1° gennaio 1999; che tale informazione è stata comunicata, per entrambe le forniture, con lettera registrata presso il segretariato generale della Commissione il 30 novembre 1998;  
considerando che la misura in esame consiste in una misura generale d'applicazione di un'aliquota ridotta dell'IVA alle forniture di gas naturale e di elettricità, a prescindere dalle condizioni di produzione e di fornitura (fornitura nazionale, acquisto intracomunitario o importazione) ai sensi dell'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), della sesta direttiva IVA;  
considerando che, trattandosi di una misura d'applicazione generale, essa non prevede eccezioni e che, di conseguenza, non esiste il rischio che si verifichino distorsioni di concorrenza; che, essendo pertanto soddi-

sfatta la condizione di cui all'articolo 12, paragrafo 3, lettera b), della predetta direttiva, la Grecia deve potere applicare la misura in esame,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

*Articolo 1*

La misura comunicata dalla Grecia il 30 novembre 1998, relativa all'applicazione di un'aliquota ridotta dell'IVA alle forniture di gas naturale e di elettricità, a prescindere dalle condizioni di produzione e di fornitura (fornitura nazionale, acquisto intracomunitario o importazione), non provoca un rischio di distorsione della concorrenza.

La Grecia, di conseguenza, è autorizzata ad applicare tale misure a decorrere dal 1° gennaio 1999.

*Articolo 2*

La Repubblica ellenica è destinataria della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 26 febbraio 1999.

*Per la Commissione*

Mario MONTI

*Membro della Commissione*

<sup>(1)</sup> GU L 145 del 13. 6. 1977, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 281 del 17. 10. 1998, pag. 31.